# COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

# DÉBATS

DE LA

# CHAMBRE DES COMMUNES

DU

# CANADA

---

TROISIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

---

6-7 EDOUARD VII, 1906-7

---

VOL. LXXIX

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-QUATRIÈME JOUR DE JANVIER JUSQU'AU VINGT-HUITIÈME JOUR DE FÉVRIER, INCLUSIVEMENT




OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRES EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1906–7

# *ERRATA.*

VOL. II.

Colonne 2046: Lire, après: " Bill (n° 82) ", etc,. " déposé par M. Bureau ".

Colonne 2133: Lire, en titre: " RENVOI DE PETITIONS AU COMITE DES ORDRES PERMANENTS " au lieu de : " RENVOI DE PETITIONS AU COMITE DU REGLEMENT ".

Colonne 2208: Lire, en titre: " M. A. A. McLEAN " au lieu de " M. McLEAN ".

Colonne 2501: Lire, en titre " M. F. R. LALOR ", au lieu de " M. F. R. LAWLOR ".

Colonne 2666: Lire, en titre, au-dessus de " L'éducation des Indiens " les mots: M. ARMSTRONG demande:

Colonne 2857: Lire " bill (n° 24)" au lieu de " bill (n° 64).

Colonne 4101: Au lieu de " Shelburne—Construction d'un édifice public, $10,000 ", lire: " Glace-Bay—Edifice public, $20,000 ".

# Débats des Communes

## TROISIÈME SESSION—DIXIÈME PARLEMENT


### CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 24 janvier 1907.

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

INTERPRETATION DU REGLEMENT CONCERNANT LES PETITIONS POUR BILLS D'INTERET PRIVE.

M. l'ORATEUR : Le délai pour recevoir les trois dernières pétitions étant expiré, ces dernières ne peuvent pas être reçues. La Chambre est-elle d'avis de recevoir les autres pétitions ?

(La Chambre accorde son consentement.)

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Quant aux pétitions qui n'ont pas été reçues, le règlement permet-il de présenter une motion ou d'engager un débat sur ce sujet ?

M. l'ORATEUR : Il me semble que la manière de procéder serait de proposer le renvoi de ces pétitions devant le comité des ordres permanents afin d'en obtenir un rapport.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je propose donc que toutes les pétitions présentées mardi et mercredi de cette semaine soient renvoyées devant le comité des ordres permanents afin que celui-ci les étudie.

M. l'ORATEUR : En vertu de l'article 87 du règlement.

L'hon. M. FOSTER : Peut-on proposer cette motion sans en donner avis ?

M. l'ORATEUR : Je le crois pourvu que personne ne s'y oppose.

L'hon. M. FOSTER : Il faudra en donner avis.

M. l'ORATEUR : On prétend qu'il faudra donner l'avis ordinaire.

Sir WILFRID LAURIER : Cette objection est-elle bien fondée, monsieur l'Orateur ? L'article du règlement est ainsi conçu :

> Les pétitions pour bills d'intérêt privé ne seront reçues par la Chambre qu'au cours des six premières semaines de la session, et tout bill d'intérêt privé sera déposé avant l'expiration des deux semaines après que la pétition relative à ce bill aura fait l'objet d'un rapport favorable de l'examinateur des pétitions ou du comité des ordres permanents. Aucune motion demandant la suspension de cet article du règlement ne sera accordée à moins qu'au préalable le comité des ordres permanents n'ait présenté un rapport recommandant cette suspension et la motivant.

Le comité ne saurait présenter un rapport sans que la question lui soit soumise. Dans ces circonstances, je ne vois guère la nécessité d'un avis. A mes yeux, la motion est conforme aux exigences du règlement.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Puis-je dire un mot. L'honorable député qui a soulevé cette objection n'était pas présent hier lorsqu'un débat s'est engagé au sujet de la présentation de certaines pétitions. Mais, c'est rendre le règlement encore plus sévère que d'accepter l'interprétation qu'en donne aujourd'hui monsieur l'Orateur, et de conclure que les pétitions présentées mardi doivent être rejetées. J'apprends que les greffiers ont dit à tous ceux qui se sont adressés à eux que les pétitions qui seraient présentées à cette date le seraient en temps utile. Hier, neuf pétitions ont été déposées et un nombre considérable d'autres pétitions l'ont été mardi. D'après la manière dont on interprète maintenant le règlement, ces pétitions ne sauraient être lues ni reçues aujourd'hui parce que le délai est expiré. On pourrait arguer que la réception de ces documents remonte au moment où ils ont été déposés ; bien qu'ils n'aient été lus et acceptés que plusieurs jours plus tard.

Quoi qu'il en soit, je ne me propose pas d'impugner la décision de M. l'Orateur mais, afin de nous conformer à l'article du règlement qu'il a invoqué, nous devons renvoyer ces pétitions au comité des ordres permanents. Selon moi, cette motion n'exige pas un avis préalable ; cependant, s'il en était autrement, je prierai l'honorable député de retirer son objection. Ce serait retarder, sans une grande nécessité, l'étude de quinze ou seize bills d'intérêt privé qui font l'objet de ces pétitions tardives. Il n'y a rien à gagner, si ce n'est du temps. Les pétitions sont renvoyées où elles doivent l'être afin d'être examinées. Ce n'est pas à dire que le comité ne doit pas imposer les amendes exigibles. Je demande seulement qu'on soumette ces pétitions à l'examen, conformément au règlement.

M. l'ORATEUR : Réflexion faite, je suis porté à croire qu'un avis n'est pas nécessaire et que la motion est régulière.

M. R. L. BORDEN : Voici ce que je désire savoir : dérogeons-nous à la coutume et aux usages parlementaires ? Dans l'affirmative, pourquoi y dérogeons-nous ?

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Nous n'y dérogeons pas.

M. R. L. BORDEN : Si nous n'y dérogeons pas, il n'y a rien à dire, mais je crois le contraire

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : En réalité, nous appliquons un article entièrement nouveau du règlement, avec lequel ni les députés ni les greffiers ne sont familiers. Le sens de l'article est douteux et nous serons dans l'indécision tant que nous n'aurons pas obtenu une décision finale. L'article nouveau dispose qu'on ne peut pas recevoir de pétitions, sauf au cours des six premières semaines, et que, ce délai expiré, on ne peut suspendre le règlement ni rien faire sans un rapport du comité des ordres permanents.

L'hon. M. TISDALE : Pourquoi ne s'adresse-t-on pas au comité ?

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : La présente motion demande le renvoi des pétitions au comité, conformément au règlement.

M. L'ORATEUR : Il est peut-être à propos de motiver ma décision d'hier. Si je comprends bien l'usage, le mot " reçu " a un sens particulier dans le langage parlementaire. Il signifie qu'une pétition, avant d'être reçue, doit être présentée et qu'ensuite il doit s'écouler un jour franc, ou deux jours sans compter le premier mais en comptant le dernier. Nulle pétition ne peut être reçue sans l'accomplissement de ces formalités préliminaires. J'ai considéré que la motion d'hier demandait la suspension du règlement sans s'exprimer en termes formels. Je suis maintenant d'avis que, pour que ces pétitions viennent régulièrement devant la Chambre, il faut observer le règlement et proposer leur renvoi au comité des ordres permanents afin d'en obtenir des conclusions qui, une fois approuvées par la députation, permettront de proposer que le règlement soit suspendu et que les pétitions soient reçues.

M. SPROULE : L'inconvénient, il me semble, est de laisser au comité le soin de décider si ces pétitions sont régulières ou irrégulières. Le délai d'un jour a pour but de permettre au greffier d'examiner les pétitions. Il présente son rapport à la Chambre le lendemain. Puis, M. l'Orateur demande : Ces pétitions seront-elles reçues. C'est à ce moment-là qu'elles sont reçues, lorsque la Chambre y consent. Cependant, elles doivent être soumises à la Chambre avant d'être renvoyées au comité.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : M. l'Orateur a dit que la Chambre ne les recevrait pas, ce qui nous oblige à les renvoyer au comité. C'est à la demande de M. l'Orateur qu'on a proposé leur renvoi au comité.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi la Chambre a-t-elle refusé de les recevoir ?

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Parce que M. l'Orateur a décidé que les six semaines sont expirées.

M. L'ORATEUR : Hier était le dernier jour accordé pour la réception des pétitions. Or, deux choses sont nécessaires pour qu'elles soient reçues : d'abord, il faut qu'elles soient déposées et ensuite, qu'un certain délai s'écoule entre le moment de leur dépôt et le moment de leur réception. Ces pétitions ne répondaient pas aux exigences du règlement.

M. R. L. BORDEN : Hier, je croyais qu'il ne s'agissait que du montant plus ou moins élevé des honoraires. Il semble maintenant que la Chambre n'est pas régulièrement saisie de ces pétitions. Quelle excuse invoque-t-on pour justifier le retard apporté à leur présentation ?

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je n'en sais rien. Je prétends que ce n'est pas le moment de discuter la question du retard qu'il faut laisser débattre devant le comité où ceux qui ont présenté les pétitions pourront se rendre afin de fournir des explications. Si celles-ci sont satisfaisantes, le rapport du comité le dira.

Je rappellerai à la Chambre que c'est la première fois qu'on applique cet article du règlement. J'en ai parlé aux greffiers qui ne veulent pas accepter l'opinion que M. l'Orateur a exprimée hier. On a laissé entendre aux avocats qui s'occupent de ces pétitions qu'elles pouvaient être présentées en temps utile jusqu'à hier. Or, si la décision de M. l'Orateur est bien fondée, les greffiers ont mal interprété le mot " reçu." Les six semaines expiraient hier ; les pétitions ont été déposées avant-hier, mais elles ont été rejetées. Il n'y a pas d'autre alternative que de les renvoyer au comité des ordres permanents qui tranchera la question.

L'hon. M. TISDALE : L'honorable député devrait donner avis qu'il proposera un autre jour le renvoi de ces pétitions au comité. Alors, la Chambre sera en état de se prononcer.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien saisi la pensée de M. l'Orateur, les pétitions doivent être renvoyées au comité des ordres permanents, afin de donner aux intéressés l'occasion d'expliquer pourquoi ils nous demandent de les recevoir et de permettre le dépôt des bills auxquels elles doivent servir de base. S'il en est ainsi, il n'y a probablement pas d'inconvénients graves à cela. Si la Chambre avait à se prononcer sur l'heure, je soutiendrais *mordicus*, avec tous les

égards que je dois à M. l'Orateur, qu'un avis est nécessaire. Mais, comme il paraît d'usage de renvoyer les pétitions au comité qui présente un rapport sur lequel la Chambre est appelée à se prononcer, la motion ne donne pas lieu à l'objection que j'entrevoyais tout d'abord.

(La motion est adoptée.)

## MOTION RELATIVE A UN BILL (n° 5) CONCERNANT LES CERTIFICATS DE CAPITAINE ET DE SECOND.

M. MACLEAN (Lunenburg) propose :

Que les procès-verbaux modifiant l'acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires, et le bill (n° 16) modifiant l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, 1898, ainsi que la preuve faite et les documents produits devant le comité, soient déposés sur le bureau de cette Chambre, et qu'ils soient ensuite référés au comité spécial de la présente session auquel a été référé le bill (n° 5) modifiant l'acte concernant les certificats de capitaines et seconds.

(La motion est adoptée.)

## DEPOT D'UN BILL (n° 83) TENDANT A MODIFIER LA LOI SUR LA PROPRIETE LITTERAIRE ET ARTISTIQUE.

M. MACDONELL demande à déposer un projet de loi (n° 83) tendant à modifier la loi sur la propriété littéraire et artistique.

Le présent bill ressemble beaucoup à celui que j'ai déposé pendant la dernière session mais qui n'est pas venu en discussion avant la prorogation. Il est très court. Je le présente à la demande des lithographes qui désirent changer la formule de l'avis du droit de propriété exigé sur la face des gravures, photographies, estampes, cartes hydrographiques, et objets semblables. Actuellement, il faut empreindre cette longue formule : " Enregistré, conformément à l'acte du Parlement du Canada, l'an ——, par A. B., au ministère de l'Agriculture." Je propose de remplacer cette formule par ces simples mots : " Droits réservés, Canada, 190 , par A. B."

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 1re fois.)

## DEPOT D'UN BILL (n° 84) TENDANT A EMPECHER LA FRAUDE DANS LA FOURNITURE DU LAIT.

M. PORTER demande à déposer un projet de loi (n° 84) tendant à modifier la loi sur l'inspection et la vente du lait.

Ce bill a un double but : d'abord, assimiler notre loi fédérale sur ce sujet à la loi aujourd'hui en vigueur dans la province d'Ontario ; deuxièmement, décréter, comme la loi provinciale le décrète, que, dans la poursuite d'un délit prévu par le statut fédéral, l'ignorance de l'accusé sera une excuse valable, pourvu qu'il puisse convaincre le magistrat, le juge de paix ou le tribunal devant lequel il subit son procès qu'il n'a pas eu connaissance de la commission de l'acte incriminé, et qu'il a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir la fraude.

Je puis dire que toutes les autres lois en vigueur, non seulement dans la province d'Ontario, mais dans tout le Canada, telles que la loi sur la falsification des substances alimentaires et la loi sur la vente des fruits, décrètent que l'accusé ne sera pas reconnu coupable à moins qu'on ne prouve qu'il a sciemment commis l'infraction. L'article premier de la loi de l'Ontario, 51 Victoria, telle que déposée en premier lieu, disposait que " Nul ne fera sciemment " telle ou telle chose. Les statuts 55 Victoria modifièrent cette disposition en supprimant le mot " sciemment." La loi qui est incorporée dans les statuts refondus d'Ontario, a subi une autre retouche. On a ajouté à l'article 9 un deuxième paragraphe décrétant, comme le présent bill, que lors du procès d'une personne accusée d'un tel délit, on pourra valablement plaider qu'elle n'a pas eu connaissance de l'état du lait porté à la beurrerie et qu'elle a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir la fraude. Cela est d'accord avec toutes les prescriptions du code pénal ayant trait aux contraventions.

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

## 1ERE LECTURE.

D'un projet de loi (n° 82) concernant le Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

## QUESTIONS.

### COMMUNICATIONS ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME PENDANT L'HIVER.

M. LEFURGEY demande :

1. Combien ont coûté les steamers " Northern Light " " Stanley " et " Minto ", respectivement?

2. Combien a coûté le maintien des communications pendant l'hiver de 1905-1906, abstraction faite du service des traîneaux à voiles?

3. Quel montant total de subventions a été accordé aux steamers faisant le service d'été à l'île du Prince-Edouard, quels sont les noms des steamers et le montant payé à chacun d'eux?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Le " Northern Light " a coûté $60,736.79 ; le " Stanley," $141,133.35 ; le " Minto," $185,317.14.

Le maintien des communications entre l'île et la terre ferme pendant l'hiver, abstraction faite du service des traîneaux à voiles, a coûté en tout $113,536.81 en 1905-1906.

3. Pour la saison de la navigation, en 1905, un crédit de $43,700 a été ouvert et l'Etat a payé aux steamers pour services rendus :

| | |
|---|---|
| "Northumberland" et "Princess" (naviguant de conserve) | $12,500 |
| Steamer "Electra" | 1,200 |
| "Amelia", "Inverness" (naviguant de conserve) | 7,750 |
| "Lunenburg" | 15,000 |
| Total | $36,450 |

Pour la saison de la navigation, en 1906, le même crédit a été ouvert, $43,700, et l'Etat a payé :

| | |
|---|---|
| Aux steamers "Northumberland", "Princess" et "Empress" (naviguant de conserve) | $12,500 |
| "Electra" | 1,200 |
| "Amelia" | 15,000 |
| Total | $28,700 |

L'ANNUAIRE STATISTIQUE.

M. BOYER demande :

1. Le ministère a-t-il l'intention de continuer à faire traduire en français l'annuaire statistique?

2. Dans l'affirmative, de quelle année date la dernière édition française, et quand sera publiée également la prochaine traduction française?

L'hon. M. FISHER : Le ministère a l'intention de continuer à faire traduire en français l'annuaire statistique. Toutes les éditions ont été publiées en français, excepté celle qui vient de paraître en anglais. L'édition française, croit-on, sera prête dans quelques semaines.

BANC DE SABLE DE RED-ISLAND.

M. BERGERON demande :

1. Le ministère a-t-il fait exécuter des travaux de dragage ou autres pour couper un banc de sable à Red-Island, dans le comté de Richmond (N.-E.), dans le but d'y établir un havre?

2. Combien de temps les travaux ont-ils duré et combien ont-ils coûté?

3. Les travaux ont-ils été faits par les dragueurs de l'Etat ou ont-ils été adjugés à l'entreprise?

4. Dans le dernier cas, des soumissions ont-elles été demandées, quels ont été les soumissionnaires et à qui l'entreprise a-t-elle été accordée?

5. Qui a fourni le charbon aux dragueurs, et à quel prix?

L'hon. M. FISHER :

1. Oui.

2. Du 1er juillet au 8 octobre 1906; coût total, $7,416.83.

3. Par les dragueurs de l'Etat.

4. Voir la réponse à la question n° 3.

5. James Boudreau. Prix, $3.75 la tonne.

IMMIGRATION ALLEMANDE.

M. ARMSTRONG demande :

1. Combien d'agents d'immigration le Gouvernement a-t-il en Allemagne?

2. Quels sont leurs noms et depuis combien de temps sont-ils ainsi employés?

3. Quels sont leurs appointements?

4. Combien d'Allemands ont émigré au Canada, chaque année, depuis 1896?

5. Quels montants d'argent le gouvernement canadien a-t-il dépensé chaque année, depuis 1896, pour attirer l'immigration allemande?

L'hon. M. OLIVER :

1, 2 et 3. Aucun. Le Gouvernement n'a jamais eu en Allemagne d'agents d'immigration salariés.

4. D'après les archives, voici quelle a été l'immigration allemande au Canada du 1er janvier 1896, au 30 novembre 1906 :

| | |
|---|---|
| Année civile 1896 | 669 |
| " 1897 | 636 |
| " 1898 | 563 |
| " 1899 | 780 |
| Pendant le premier semestre de l'année civile, 1900 | 476 |
| Exercice 1900-1901 | 984 |
| " 1901-1902 | 1,048 |
| " 1902-1903 | 1,887 |
| " 1903-1904 | 2,985 |
| " 1904-1905 | 2,759 |
| " 1905-1906 | 1,796 |
| Pendant les 5 premiers mois de l'exercice 1906-1907 | 1,263 |
| Total | 15,846 |

5. Avant la signature du contrat avec la compagnie "North Atlantic Trading", les archives du département n'indiquaient que les dépenses faites sur le continent européen pour encourager l'immigration au Canada, sans tenir compte des différents pays. Depuis, les dépenses faites en Allemagne pour encourager l'émigration au Canada ont été les suivantes :

| | |
|---|---|
| 1900-01 | $ 3,698 67 |
| 1901-02 | 3,727 87 |
| 1902-03 | 4,983 47 |
| 1903-04 | 11,188 47 |
| 1904-05 | 7,012 87 |
| 1905-06 | 4,526 00 |
| 1906, jusqu'au 30 novembre | 1,017 13 |

FONCTIONS DE M. DAYLEY.

M. ARMSTRONG demande :

1. Quels services M. Dayley rend-il à l'Etat et quels sont ses appointements?

2. Quelle est la nature des fonctions qu'il a remplies pendant les années 1904, 1905 et 1906 respectivement, et où peut-on trouver un rapport sur ses travaux?

L'hon. M. FISHER :

1. M. B. A. Dayley remplit les fonctions de géologue auprès de la commission chargée de délimiter la frontière internationale le long du 49e parallèle. Ses appointements sont de $2,500 par année.

2. Pendant les années 1904, 1905 et 1906, il s'est occupé d'étudier la formation géologique et pétrologique dans le voisinage de ladite frontière du sommet des montagnes Rocheuses dans la direction de l'ouest jusqu'au détroit de Georgie. M. Dayley prépare maintenant son rapport, ses études sur les lieux étant terminées.

INSPECTION DES PRODUITS PERISSABLES.

M. ARMSTRONG demande :

1. Pendant la saison de 1906, combien d'hommes étaient employés en qualité d'inspecteurs officiels des wagons de chemins de fer contenant des produits périssables arrivant au port de Montréal? Quels sont leurs noms et leurs appointements?

2. Quel a été le nombre total de wagons inspectés, le nombre de colis, barils et caisses?

3. Quels étaient le poids et la température moyenne du beurre, du fromage, des œufs, des viandes, du saindoux, des fruits divers et des pommes ainsi inspectés?

L'hon. M. FISHER :

1. Cinq. Deux se tenaient à Montréal ; deux voyageaient sur le parcours des trains remorquant des wagons-glacières dans la province de Québec et un remplissait les mêmes fonctions dans la province d'Ontario.

2. M. B. Longway, Montréal, $115 par mois pendant sept mois ; J. B. Deslauriers, Montréal, $80 par mois du 1er mai au 20 octobre ; F. A. Knowlton, inspecteur ambulant, $100 par mois pendant six mois ; J. G. Bouchard, inspecteur ambulant, $75 par mois pendant six mois ; H. J. Goff, inspecteur ambulant, $100 par mois pendant six mois.

3. 1,256 wagons contenant 368,550 colis de beurre pesant 23,627,860 livres ; 88 wagons renfermant 4,192 boîtes de fromage pesant 316,951 livres ; 139 caisses de viandes pesant 35,836 livres ; 1,407 caisses d'œufs pesant 86,270 livres ; 847 colis de saindoux pesant 29,720 livres ; et 5 barils de pommes pesant 800 livres.

4. On a examiné à Montréal 4,009 colis de beurre dont la température moyenne était de 54 degrés environ. 1,173 colis de beurre, marqués, ont été inspectés aux point d'expédition à la campagne, puis à Montréal. La température moyenne au départ était de 52 degrés 6-100 et de 53 degrés 2-10, à Montréal. On ne constate pas la température des autres produits.

BUREAU DE POSTE DE BELLEVILLE.

M. PORTER demande :

1. Le département des Postes a-t-il reçu des plaintes relativement au service du bureau de poste de Belleville? Dans l'affirmative, quelle était la nature de ces plaintes et quand ont-elles été faites?

2. Une enquête a-t-elle été faite par le département pour s'assurer des faits? Dans l'affirmative, quand a-t-elle été faite et quel en a été le résultat?

3. Le bureau de poste de Belleville a-t-il été mis dans une classe inférieure? Dans l'affirmative, pour quelle raison? Cette raison subsiste-t-elle encore?

4. Si ledit bureau de poste a été ainsi classifié, le département a-t-il considéré qu'il était désirable de le rétablir dans son état antérieur? Dans l'affirmative, quel a été le résultat?

5. Quelles sont les recettes de ce bureau et quel est le coût de son entretien?

6. Le département exige-t-il des aptitudes spéciales des commis employés dans ce bureau, et dans l'affirmative, lesquelles?

7. Outre le directeur de la poste, combien de personnes sont employées dans ce bureau, quels sont leurs noms, âges et appointements?

8. Le directeur de la poste doit-il faire quelque travail dans ce bureau, ou agit-il simplement en qualité de surintendant?

9. Des lettres recommandées ont-elles été égarées, perdues ou délivrées à des personnes autres que les destinataires, et dans ce cas, combien?

10. Au cours des deux dernières années, combien de lettres de ce bureau ont été renvoyées au bureau des lettres de rebut pour les causes suivantes : " non-réclamées ", " adresse inconnue ", " domicile changé ", " adresse insuffisante "?

L'hon. M. LEMIEUX :

1 et 2. Le département n'a pas reçu de plaintes d'aucune sorte concernant le service du bureau de poste de Belleville pendant les deux dernières années. Plusieurs cas ont été rapportés mais, le plus souvent, ces retards ont été expliqués d'une manière satisfaisante.

3. Ce bureau de poste a toujours occupé le même rang depuis 1897.

4. Le département n'a pas cru à propos de le rétablir dans son état antérieur.

5. Recettes, $18,324.99 ; frais d'entretien, $4,255.78.

6. Oui, lorsqu'ils sont nommés, les commis doivent avoir moins de 30 ans et posséder une instruction suffisante pour remplir les fonctions qu'on leur assignerait.

7. Outre le directeur de la poste, il y a six employés dans ce bureau. Voici leurs noms, leur âge et leurs appointements :

| | | |
|---|---|---|
| A Gillen | 45 | $800 |
| J. V. Truiasch | 26 | 560 |
| E. A. LaRoche | 23 | 450 |
| F. B. Vermilyea | 36 | 365 |
| C. M. Stork | 18 | 300 |
| E. Lang | 27 | 300 |
| K. H. Denike | encore inconnu | 300 |
| O. M. Poucher | encore inconnu | 300 |

8. Le directeur de la poste est censé exercer une surveillance générale sur les travaux du bureau et contribuer à remplir les devoirs nécessaires à son bon fonctionnement. Il y a quelque temps le département a publié une circulaire rappelant ces obligations aux receveurs de la poste.

9. Il n'y a rien au département qui indique que des lettres recommandées ont été égarées, perdues ou délivrées à des personnes autres que les destinataires au bureau de poste de Belleville pendant les deux dernières années.

10. 6,056 lettres ont été envoyées au bureau des lettres de rebut par le bureau de poste de Belleville, depuis deux années, pour les causes mentionnées dans la question.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

L'hon. M. FOSTER : Avant de passer à l'ordre du jour, je demanderai à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) dans quel état sont les derniers volumes du rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. FIELDING : Il y a plusieurs jours, j'ai reçu de l'auditeur général une note que j'ai transmise à l'honorable député. Il ne fixait pas de date mais déclarait qu'il faisait diligence. Je n'ai pas eu d'autres nouvelles.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENT CONCERNANT LA NOMINATION D'UN JUGE A SAINT-HYACINTHE.

M. BERGERON : Le très honorable premier ministre veut-il dire quand il se propose de nommer un juge à Saint-Hyacinthe, en remplacement de feu M. le juge Madore ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui ; je crois que nous le nommerons cette semaine.

DEMANDE D'UN DOCUMENT.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce trop exiger que de demander le dépôt du décret en conseil nommant les membres de la commission d'embellissement d'Ottawa.

L'hon. M. FIELDING : Je verrai à ce qu'il soit déposé.

L'hon. M. FOSTER : Dans le rapport de la présente année, bien que la commission ait donné un état des recettes et des dépenses de cette année, elle n'a pas fait connaître le bilan des travaux jusqu'à date. Naturellement, nous obtiendrons ce renseignement en compulsant les rapports antérieurs, mais il serait plus commode de le trouver dans le rapport de l'année courante.

L'hon. M. FIELDING : Je ferai part de cette observation à la commission.

COMMUNICATIONS TELEGRAPHIQUES AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Je désire demander au ministre intérimaire des Travaux publics s'il peut nous fournir des renseignements au sujet des communications avec l'île du Prince-Edouard par le télégraphe ou le télégraphe sans fil ? Les communications par steamer pourraient devenir irrégulières et je serais bien aise d'obtenir tous les renseignements que le ministre est prêt à nous donner.

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Il s'échange maintenant des messages entre les navires du département de la Marine et des Pêcheries et la station de télégraphie sans fil de Cap-Bear. Les communications ne sont pas ininterrompues, car les navires ne sont pas toujours dans le port de Pictou, mais dès qu'ils y arrivent, les messages qui se sont accumulés sont transmis. Je puis dire que le ministère se propose d'établir une station permanente du télégraphe Marconi sur la terre ferme, afin d'entretenir des communications télégraphiques constantes et ininterrompues entre l'île et le continent. Les pourparlers à cette fin ont eu lieu avec les représentants de la compagnie Marconi.

M. MARTIN (Queen, I.P.-E.) : Nous avons appris il y a quelques jours que le ministère avait écrit à la compagnie Anglo-Américaine qui est propriétaire du câble sous-marin, mais qu'il n'avait pas reçu de réponse. Il est très étrange qu'il n'ait pas obtenu de réponse au bout de dix à quatorze jours. S'il y a une réponse, nous devrions la connaître ainsi que la communication qui a été adressée à la compagnie. Les déclarations vagues qu'on nous fait sont loin d'être satisfaisantes.

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Nous avons reçu une réponse de la compagnie. Je ne l'ai pas devant moi et je n'aimerais pas à me fier à ma mémoire. Cependant, je consens volontiers à déposer sur le bureau de la Chambre la lettre et la réponse.

M. R. L. BORDEN : En réponse à une question que je lui ai posée, le ministre a promis de nous dire quel recours il aurait contre la compagnie si elle discontinuait le service.

L'hon. M. FISHER : Je ne suis pas prêt à me prononcer ; il me faudrait consulter les jurisconsultes de la couronne, ce que je n'ai pu faire encore. Je crois que c'est là une question très compliquée.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF A L'INSPECTION DES CONSERVES ALIMENTAIRES.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion du projet de loi (n° 33) déposé par l'hon. M. Fisher, tendant à soumettre à une surveillance et à une inspection plus sévères les conserves alimentaires, les viandes et le poisson.

L'hon. M. FISHER : En reprenant l'étude de ce bill je désire faire observer au comité que nous devrions pouvoir aujourd'hui étudier les articles et les adopter.

Avant d'aller plus loin je dirai à ceux de nos collègues qui ont pris part à la discussion sur ce bill et ont formulé différentes propositions, que par égard pour les opinions qui ont été émises dans cette discussion je désire proposer quelques légères modifications dans le texte du bill. Les honorables membres de la gauche ont vu avec méfiance le pouvoir discrétionnaire que le bill semble conférer au ministre, et c'est pour faire disparaître toute appréhension

que j'ai décidé d'introduire quelques modifications dans le bill. J'espère que mes honorables amis de la gauche me tiennent compte de la bonne foi avec laquelle je les ai assurés que pas plus dans ce bill que dans les autres je n'ai recherché une autorité et des responsabilités inutiles et lorsque nous arriverons à cet article...

L'hon. M. FOSTER : Vous oubliez l'incident Dundonald.

L'hon. M. FISHER : Il y a quelquefois des circonstances où il est nécessaire d'affirmer son autorité et lorsque le pays vous approuve, il est clair alors que vous avez eu raison d'agir ainsi.

L'hon. M. FOSTER : C'est une simple diversion.

L'hon. M. FISHER : Oui, c'est un genre de diversion que l'honorable député aime beaucoup à faire dans cette Chambre, mais qui, dans le pays, ne lui réussit pas aussi bien. Au sujet de la protestation plus juste soulevée par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), je dois dire que j'ai examiné avec beaucoup de soin les conditions possibles qu'il indique, et dans le cas où des petits établissements insisteraient pour avoir l'inspection en se servant de ce que je pourrais appeler des moyens frauduleux, la Chambre verra, lorsque nous serons arrivés à cet article, que le bill prescrit que ces établissements ne seront soumis qu'à cet article de la loi qui peut être appliqué à l'inspection des viandes par décret du Conseil, et que ce décret ne sera promulgué qu'à l'égard des établissements qui paraîtront faire réellement et légitimement le commerce d'exportation défini dans le bill.

Tels sont les principaux changements, mais lorsque nous arriverons aux articles, il y aura quelques autres légères modifications à faire. Je vais me rendre aux désirs de mes honorables amis de la gauche et je vais insérer dans ce bill une ou deux définitions qui en ont été laissées de côté dans sa première rédaction. Je suis heureux de pouvoir le faire parce que cela exemptera au ministre la nécessité de pourvoir, par des règlements, à la mise à exécution de ces détails et lui enlèvera aussi la responsabilité de les décider. Je propose maintenant que nous discutions le bill article par article.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il oublié la demande que je lui ai faite d'une estimation détaillée autant que possible du côté financier de la question ? Nous voudrions savoir combien l'exécution de cette loi coûtera d'argent.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas d'état détaillé. J'ai discuté cette question avec les fonctionnaires de mon département, et je ne vois pas de raison de modifier beaucoup ce que j'ai dit auparavant sur ce point. Je suis prêt à admettre que la somme que j'ai demandée déjà, $60,000, est peut-être, vu la forme nouvelle du bill, un peu au-dessous de ce qui sera requis. Je suis disposé à modifier ce que j'ai dit, en élevant la somme à $75,000. Ce chiffre est basé sur la perspective qu'il faudra un certain nombre d'inspecteurs à part les inspecteurs généraux qui auront la surveillance des établissements où leur présence ne sera pas requise tout le long de l'année ou peut-être, de quelques établissements où leur présence sera requise constamment pendant quelques mois de l'année seulement.

Cette estimation est basée sur l'échelle de salaires que nous payons aux autres inspecteurs dans le département et dans le pays.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas très satisfaisant. Le ministre nous dit qu'il a revisé son calcul précédent de $60,000 et qu'il porte maintenant son estimation à $75,000. Il doit avoir basé cette différence entre $60,000 et $75,000 sur certaines données. Ce que le comité désirerait avoir, ce sont ces données sur lesquelles le ministre a basé ses calculs. Voilà pour le côté financier. L'autre côté de la question est également important. Il est inutile de faire une loi à moins qu'on ne la fasse bien exécuter, et nous voudrions que le ministre nous donnât quelques détails sur les moyens qu'il entend prendre pour appliquer sa loi, afin que le comité puisse juger s'il vaut la peine que nous l'adoptions ou non. Je dois dire que l'honorable ministre a souvent manqué de précision dans le calcul du coût de l'administration des différents services de son département et nous avons trouvé qu'à la fin, les dépenses étaient toujours beaucoup plus élevées que le comité avait été porté à le croire dans les phases initiales de la législation. Nous en avons en un exemple très frappant dans l'administration de la branche vétérinaire qui a coûté beaucoup d'argent. Le ministre devrait nous faire connaître le plan d'après lequel il mettra sa loi en vigueur, le nombre de fonctionnaires qu'il lui faudra, les grades de ces fonctionnaires, l'échelle de leurs salaires, et donner un aperçu approximatif des dépenses casuelles, afin de permettre au comité de juger si le rouage qu'il propose est suffisant.

L'hon. M. FISHER : Je dois protester contre l'assertion de mon honorable ami lorsqu'il dit que l'administration de mon département a généralement coûté plus que les estimations qui en avaient été faites. Il diffère d'avis avec moi à ce sujet, mais je suis fier de la somme d'ouvrage utile qui a été faite par le département de l'Agriculture dans ce pays, pour l'argent qui a été dépensé. J'ai beaucoup étudié ce que l'on a fait dans le même genre de travaux dans d'autres pays, particulièrement aux Etats-Unis.

Je crois que ceux qui connaissent notre situation agricole et les travaux que nous avons accomplis dans le pays et qui établissent la comparison avec ce qui a été fait par

le département de l'Agriculture des Etats-Unis, admettront que nous avons obtenu au Canada des résultats plus efficaces et à un coût beaucoup moindre en proportion. Mais la demande de mon honorable ami n'est pas déraisonnable. J'avoue cependant que je n'ai pas examiné la question au point de vue qu'il a proposé depuis la discussion de cette question dans une séance précédente. Faisant le calcul en gros, je crois qu'il y aura environ quarante établissements, peut-être quarante-cinq, où nous devrons maintenir un inspecteur presque tout le temps. Si nous voulons les payer comme les autres inspecteurs, il faudrait leur donner environ $1,200 per année.

L'hon. M. FOSTER : Pour les douze mois de l'année ?

L'hon. M. FISHER : Oui. Je dis quarante-cinq établissements ; je ne crois pas qu'il y ait quarante-cinq établissements où nous serons obligés d'installer un inspecteur tout le long de l'année. Bien que ce puisse être nécessaire dans le plus grand nombre des établissements, il est possible qu'il y en ait quelques-uns où nous ne serons pas obligés de le faire.

L'hon. M. FOSTER : Tous les inspecteurs seront-ils de la même classe ?

L'hon. M. FISHER : Oui. Quarante-cinq inspecteurs à douze cents piastres par année cela ferait la somme de $54,000. A part cela, nous nous attendons qu'il faudra faire une certaine inspection générale. Il y a d'autres établissements où la présence d'un inspecteur ne sera pas nécessaire tout le temps, peut-être quatre ou cinq ; mais certainement pas dix. Au-dessus de ces inspecteurs il y aura une sorte d'inspecteur en chef recevant un traitement plus élevé. Je calcule que ces inspecteurs additionnels coûteront $10,000 de plus.

L'hon. M. FOSTER : Ces inspecteurs seront-ils nommés pour toute l'année ?

L'hon. M. FISHER : La plupart probablement, mais non pas tous nécessairement.

L'hon. M. FOSTER : L'inspecteur en chef sera-t-il le chef de ces inspecteurs additionnels comme celui des inspecteurs permanents?

L'hon. M. FISHER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Quel sera le traitement de l'inspecteur en chef?

L'hon. M. FISHER : Cela dépendra un peu du prix auquel je pourrai obtenir ses services. L'inspecteur en chef devra être un homme ayant des connaissances spéciales, et il est possible que je sois obligé de le payer $2,000 par année. J'aimerais bien à payer moins cher, mais je veux avoir une personne de beaucoup d'expérience. Il est possible que nous soyons obligés d'en faire venir un de l'étranger qui soit très expérimenté dans l'inspection des viandes et qui soit capable d'instruire les autres inspecteurs. Il est très difficile de dire tout de suite quel traitement il faudra payer à un homme de cette qualité. Je crois qu'il vaudrait mieux payer quelques centaines de dollars de plus par année pour avoir un inspecteur absolument compétent et ayant l'expérience requise pour instruire les autres inspecteurs, et ne pas faire une économie de bouts de chandelles. C'est un travail absolument nouveau dans ce pays et je ne connais personne présentement dans ce pays qui ait acquis l'expérience nécessaire pour instruire un corps d'hommes comme ceux qu'il nous faudra choisir pour inspecteurs. Mais si nous trouvons cette personne dans le pays, je préférerais certainement lui confier la charge que d'en faire venir une de l'étranger. Tout cela représentera environ $65,000, et je crois qu'en ajoutant $10,000 pour les dépenses casuelles, ce sera suffisant.

M. FOSTER : Incluez-vous dans cette somme les frais de voyage?

L'hon. M. FISHER : Les inspecteurs permanents stationnaires ne recevront pas de frais de déplacement ; les inspecteurs généraux seraient seuls dans le cas d'en recevoir. Il est possible aussi que dans quelques cas nous ne soyons pas obligés de payer un traitement de $1,200, et que nous puissions engager quelques inspecteurs pour la somme de $1,000. J'ai fixé $1,200, comme la limite, et je crois que c'est le plus que nous aurons à payer aux inspecteurs ordinaires. Je pourrais peut-être en avoir quelques-uns pour $1,000.

L'hon. M. FOSTER : Il y aura des dépenses pour le personnel à Ottawa. Il vous faudra faire quelques travaux de statistiques et autres de ce genre ici.

L'hon. M. FISHER : Oui, il y aura un commis ou deux et peut-être un sténographe à ajouter au personnel. La surintendance générale sera confiée au commissaire du bétail qui fera ce travail en même temps que ses autres travaux actuels, mais naturellement, il faudra lui adjoindre un inspecteur en chef qui sera au-dessus des autres inspecteurs. Tel est le plan d'organisation et d'exécution qui a été formé. Je ne crois pas pouvoir donner beaucoup plus de renseignements que cela. Dans un travail de ce genre, il est difficile de prévoir tous les détails et toutes les circonstances qui pourront surgir, mais tels sont les calculs que nous avons faits.

L'hon. M. FOSTER : C'est là une explication satisfaisante des détails de ce que le ministre se propose de faire concernant le personnel, les traitements, etc. Le seul point à expliquer est celui-ci ; sur quels renseignements se base-t-il pour dire que le nombre d'établissements dans lesquels l'inspection devra être permanente, ne dépassera pas quarante ou quarante-cinq? D'après

la discussion que j'ai entendue dans cette Chambre, j'aurais cru qu'il y avait un plus grand nombre d'établissements de salaison dans le Canada, et partout où il y a un établissement de salaison vous serez obligés de faire une inspection, parce que chacun de ces établissements a parfaitement le droit de faire le commerce d'exportation ou interprovincial, car tout le commerce qui n'est pas exclusivement dans les limites de la province même, peut être appelé commerce d'exportation, et je suppose que presque tous les établissements exporteront de la viande en dehors de leur propre province. Prenons par exemple les établissements de salaison des provinces de Saskatchewan et d'Alberta ; il est à peu près certain qu'ils exporteront leurs produits de l'une ou de l'autre ou des deux au Manitoba ou à la Colombie-Anglaise, et ainsi feront toutes les autres provinces. Sur quelles données le ministre se base-t-il pour limiter à quarante ou quarante-cinq le nombre des établissements qu'il lui faudra faire inspecter ? Je puis me tromper, mais il me semble qu'il y a dans le pays trois ou quatre fois autant d'établissements de salaisons plus ou moins grands qui feront le commerce d'exportation.

L'hon. M. FISHER : Lorsque l'opinion publique a été soulevée par ce que j'appelle les révélations de Chicago, j'ai songé qu'il vaudrait la peine de connaître l'état de nos fabriques au Canada, et dans l'intérêt du commerce, j'ai fait faire par un des fonctionnaires de mon département, M. W. W. Moore, qui a fait déjà diverses enquêtes à différentes époques pendant les derniers cinq ou six ans, un fonctionnaire qui était dans le département avant mon arrivée, et qui s'est élevé rapidement à cause de son habileté et de sa capacité, une enquête sur le nombre d'établissements de salaisons en Canada. Nous avons toutes sortes d'annuaires et de documents qui pouvaient nous aider dans cette tâche. M. Moore a visité tous les établissements qu'il a pu relever faisant le commerce d'exportation. Je n'ai pas son rapport sous la main, mais je puis dire qu'il a visité des fabriques et des abattoirs au nombre de 45. Il m'assure qu'il a visité toutes les fabriques qu'il a pu trouver dans le Canada, et que l'on pouvait supposer par leur nature faire un grand commerce. Il ne s'est pas borné à visiter seulement les fabriques qui faisaient le commerce d'exportation, mais il a visité aussi celles qui faisaient un grand commerce. Il les a toutes visitées et a fait un rapport à leur sujet. Ainsi que je l'ai dit, elles étaient au nombre de 45. Je crois pouvoir dire qu'un nombre considérable de ces fabriques—probablement huit ou neuf—ne font pas et n'ont jamais fait le commerce interprovincial ou commerce d'exportation visé par cet acte. Je dois dire que lorsque je parle du commerce d'exportation, j'emploie le mot exportation dans le sens de l'acte. Conséquemment, au lieu de 45 établissements, il pourrait peut-être n'y en avoir que trente-cinq faisant le commerce d'exportation, mais je prévois que ce commerce va augmenter et que nous devons nous préparer en conséquence.

Si j'avais basé les calculs que j'ai donnés à mon honorable ami, sur le nombre des établissements canadiens qui font présentement le commerce d'exportation, j'aurais été en droit de dire 36 ou 37 établissements au lieu de 45 : mais j'estime qu'un certain nombre d'autres peuvent, d'un jour à l'autre, entreprendre le commerce d'exportation et qu'il faut être prêt à faire face à la situation. Je n'ai pas fait de calculs en l'air. Ils sont basés sur des renseignements que j'ai obtenus à la suite de l'enquête dont j'ai parlé et d'une étude que j'ai faite de la question pendant plusieurs mois avant que je me sois décidé à présenter ce bill à la Chambre. Je crois que l'on trouvera que les chiffres que j'ai donnés sont à peu près justes.

L'hon. M. FOSTER : Une autre question. Je suppose que le ministre a institué cette enquête par un de ses fonctionnaires, non pas simplement pour connaître le nombre des établissements qui tomberont sous le régime de ce bill, mais pour se renseigner sur la manière dont l'abatage, la préparation et la salaison de ces viandes étaient faits. Que disait d'une manière générale le rapport de ce fonctionnaire sur les conditions de fabrication et la qualité de l'article fabriqué ?

L'hon. M. FISHER : J'ai déjà dit que j'aurais été heureux de déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre, mais il contient certaines observations et certains détails dont la publication serait inéquitable pour les individus concernés. Ces remarques ne s'appliquent pas aux conditions sanitaires ou à la bonne administration des fabriques ; ce sont des renseignements concernant le commerce de certaines personnes et je ne crois pas qu'il soit juste de les publier. Si la Chambre veut accepter ce rapport après qu'on en aura enlevé certains passages, je serai heureux de pouvoir le déposer sur le bureau de la Chambre. Je puis dire que dans l'ensemble, le rapport est rassurant. A part quelques petites exceptions, il est très favorable à nos établissements de salaison ; les quelques remarques défavorables s'appliquent à quelques petits établissements et ne touchent d'ailleurs qu'à des points de peu d'importance. Les propriétaires de ces établissements ont donné à mon inspecteur l'assurance qu'ils prendraient immédiatement les mesures pour se conformer à ses conseils et qu'ils feront disparaître les légères imperfections qu'il leur a signalées. Il est naturellement absolument impossible que nous ayons au Canada un état de choses semblable à celui qui existait à Chicago et autres endroits des Etats-Unis. Nos établissements de salai-

son sont dispersés ; ils ne sont pas entassés dans une locatlité ; ils ont beaucoup d'espace, d'air et tout ce qu'il faut pour être dans de bonnes conditions sanitaires. Il y a une autre considération, savoir le caractère des employés. Dans presque toutes nos fabriques mon inspecteur a trouvé que les employés étaient Canadiens, nés et élevés au Canada, et comprenaient l'importance de la propreté et des bonnes conditions sanitaires qui doivent exister. Une des principales objections dans l'état de choses découvert à Chicago a été que les employés étaient des étrangers élevés dans un entourage qui ne pouvait leur faire comprendre la nécessité de la propreté de leurs traveux. Nous devions nous attendre à trouver et de fait, nous avons trouvé un état sanitaire excellent dans nos fabriques de salaison.

L'hon. M. FOSTER : Et l'inspection permanente ne s'applique qu'aux fabriques de salaison ?

L'hon. M. FISHER : Oui, pas d'autres. C'est la clameur qui a suivi les révélations de Chicago qui a été la cause de l'inspection, et je n'ai pas donné à l'inspecteur d'ordres de faire l'inspection des fabriques de conserves ; bien qu'il en ait visité quelques-unes.

L'hon. M. FOSTER : Je me trompe peut-être, je ne suis pas un spécialiste et je n'ai pas voyagé dans le pays, mais je crois que le ministre a donné de très fortes raisons montrant que les fabriques de salaison canadiennes n'ont pas besoin d'inspection. Cette législation n'aurait probablement pas été déposée maintenant si ce n'eut été le "Jungle book" et l'agitation soulevée dans les Etats-Unis.

Il peut être nécessaire quelquefois que nous adoptions d'une façon générale une législation semblable à celle d'autres pays qui sont dans les mêmes conditions que nous, mais l'industrie de salaison à l'étranger et au Canada sont dans un état si différent qu'elles ne peuvent être traitées de la même manière. Le seul argument de l'honorable ministre est qu'il y a danger, pour notre commerce de viande à l'étranger, si nos viandes en conserves n'étaient pas inspectées et marquées, parce qu'elles ne pourraient pas soutenir la concurrence des viandes d'un autre pays qui porteraient la marque d'inspection. Je crois que, en tout état de cause, la réputation de nos viandes canadiennes a été assez bien établie en Angleterre, et vu la bonne réputation que nos établissements de salaison se sont acquise, je ne crois pas que le scandale de Chicago nuise à nos exportations en Angleterre. C'est la qualité des produits qui en fin de compte leur assure une demande permanente. Je crois que le ministre pourrait déposer le rapport sur la table en en effaçant les passages dont il a parlé, que personne ne désire voir et qui n'entrent pas dans le cadre des renseignements que la Chambre veut avoir. Le ministre a dit que l'on n'avait rien trouvé de défectueux dans les grands établissements, et qu'au sujet des petits, il n'y avait à reprendre simplement que dans des petits détails. Mais ces petits établissements ne seraient pas, dans tous les cas soumis à l'inspection, et le bill actuel ne leur apportera aucun bien, car ainsi que le ministre le dit, on n'a constaté dans ces établissements que ce que l'on pourrait appeler un léger manque de perfection. Alors, si tout est bien dans les grands établissements et si l'on a trouvé peu de choses à reprendre dans les petits, cela prouverait que la fabrication des viandes en conserves au Canada se fait dans d'excellentes conditions.

Tout cela montre qu'il n'y a pas de similitude entre les fabriques des Etats-Unis et celles du Canada. Le climat y fait beaucoup aussi. Il diffère, de même que l'eau, de celui de Chicago, Kansas City et autres centres de salaison. Ainsi que le ministre le dit, les employés des fabriques de salaison sont des Canadiens qui comprennent la nécessité de la propreté et des bonnes conditions sanitaires, et qui ne ressemblent pas du tout à la population mêlée des Etats-Unis, employée dans ces fabriques, que ce soient des Galiciens, des Polonais ou toute autre nation. Cela confirme davantage le doute que j'avais au sujet de la nécessité de demander l'adoption de cette législation. Vous entreprenez de faire une loi qui, d'une manière ou d'une autre, si elle est efficace, devra, je crois, agir au détriment des établissements de salaison qui ne sont pas inspectés parce qu'ils ne font aucun commerce d'exportation. Si le ministre voulait retrancher cela, son bill serait plus défini, mais il ne le veut pas. Il veut laisser cela au jugement d'un conseil, mais le conseil aura la même difficulté à faire le choix que nous avons à le faire nous-mêmes et à l'introduire dans le bill. En définitive, le conseil devra faire une inspection de la plupart des établissements de salaison du Canada. Pour atteindre ce but, vous imposez au pays une dépense considérable qui s'élèvera en chiffres ronds à environ $75,000, suivant le calcul modéré de 40 établissements ou quelques-uns de plus. D'après moi, le nombre dépassera quarante. L'expérience seule pourra nous renseigner sur ce point. En tenant compte de toutes ces choses, supposons que vous décidiez encore que l'inspection est nécessaire, n'y a-t-il pas quelque moyen, avec la coopération des autorités provinciales, de faire une inspection de la viande et des autres conserves alimentaires sans doubler la dépense ? Les municipalités avec leurs officiers de santé et les provinces avec leurs fonctionnaires sanitaires, avec leurs lois et leurs règlements portant sur ce sujet font une partie de ce que le ministre propose de faire par son bill. S'il était possible d'éviter un double emploi et de travailler ensemble, cela

devrait être fait. A part cela votre inspection ne portera que sur une partie infinitésimale de la production de la viande dans ce pays pour qu'elle soit conforme au type, tandis que vous laissez sans inspection une très grande proportion de la viande qui est consommée dans le pays par nos propres citoyens et qui devrait être aussi pure et aussi bonne que celle que nous exportons à l'étranger.

L'hon. M. FISHER : J'apprécie l'esprit dans lequel l'honorable député a fait ses critiques qui sont parfaitement justes et légitimes, mais je dois différer d'opinion avec lui au sujet de la difficulté à adopter un bill de ce genre. Mon honorable ami semble croire que le fait que nos établissements de salaison dans le Canada sont dans un bon état sanitaire et bien conduits, est suffisant pour protéger le commerce de ces articles à l'étranger. Je crains que tel ne soit pas le cas. Je sais que certains pays, tout au moins, ont adopté des lois et en adoptent encore pour prohiber absolument la vente de produits du Canada qui ne porteront pas la marque du Gouvernement ou ne seront pas accompagnés d'un certificat du Gouvernement. C'est ce que l'Allemagne a fait il y a quelques années et elle a fermé la porte aux produits des Etats-Unis. Le gouvernement des Etats-Unis a entrepris de surmonter ces difficultés en prenant les moyens nécessaires pour mettre une étiquette sur chaque colis de viande et sur chaque animal exporté en Allemagne. A cette époque, l'Angleterre ne prit aucune mesure de ce genre, mais aujourd'hui ce pays est très agité et le gouvernment se prépare à prendre des mesures semblables. Les Etats-Unis ont entrepris de faire quelque chose du même genre. Tout dernièrement encore un fabricant de viandes bien connu à Ottawa, M. Matthews est venu me dire qu'il avait reçu une commande des Etats-Unis pour une quantité considérable de viande, et qu'on lui a fait savoir qu'il ne pourrait pas l'exporter dans ce pays à moins qu'elle ne fut accompagnée d'un certificat officiel. Les compagnies de chemins de fer ne voulurent pas entreprendre le transport de sa viande, parce qu'elles savaient que les officiers de douanes des Etats-Unis, à la frontière, ne permettraient pas son entrée dans les Etats-Unis. M. Matthews est venu en toute hâte au département demander un certificat, mais nous n'avions pas d'autorité pour lui en donner un. En adoptant cette loi on obviera immédiatement à cette difficulté.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce un règlement permanent des Etats-Unis ?

L'hon. M. FISHER : C'est le règlement qui a empêché M. Matthews d'exporter aux Etats-Unis du porc pour lequel on lui avait donné une commande de plusieurs milliers de dollars valant, dans le cours des deux dernières semaines. La même chose est arrivée au sujet d'exportation de viandes en Allemagne et en Suisse il y a quelques mois. Les compagnies de navigation n'ont pas voulu en accepter le transport parce qu'elles savaient que les règlements des pays dans lesquels on les exportait empêchaient de les y laisser entrer à moins qu'elles ne fussent accompagnées d'un certificat officiel constatant qu'elles étaient pures et saines, et nous n'avons ici aucune autorité ou pouvoir d'accorder un certificat de ce genre. Le résultat a été que l'expédition n'a pu être faite. Voilà des cas qui se sont présentés. Je n'ai aucun doute que l'Angleterre qui est notre principal marché pour ces produits, fera d'ici à six mois des règlements, peut-être pas exactement semblables à ceux des Etats-Unis, d'Allemagne ou de Suisse, mais assez sévères pour que, sans un certificat d'inspection complète par le Gouvernement, nos produits soient dans une position désavantageuse s'ils ne sont pas complètement exclus du marché angais.

Voilà pourquoi je ne suis pas du même avis que mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster). Nonobstant son opinion, je ne crois pas que le fait, quand bien même nous le proclamerions à l'étranger, que nos établissements de salaison sont bien conduits, sera suffisant pour protéger notre commerce au dehors. Il nous faut donc être munis de l'autorité nécessaire pour accorder tels ou tels certificats ou apposer sur les articles une marque qui satisfera les autres pays. Une telle marque ou un tel certificat doivent nécessairement signifier ce qu'ils comportent et ne peuvent être donnés qu'à la suite d'une inspection faite de manière à démontrer au fonctionnaire qui les accorde que les marchandises sont réellement de la qualité qu'il garantit. Mon honorable ami a suggéré que nous pourrions peut-être éviter une augmentation de dépenses en coopérant de quelque manière avec les autorités provinciales. Mais, je ne crois pas qu'un certificat provincial aurait la même autorité à l'étranger qu'un certificat fédéral.

Ces certificats provinciaux seraient accordés d'après des conditions et règlements variant suivant les différentes provinces, et les acheteurs à l'étranger seraient obligés de chercher si les marchandises viennent d'Ontario ou d'une autre province, et quelle sorte d'inspection on y fait. Au sujet de la proposition de faire donner par le gouvernement fédéral un certificat basé sur une inspection provinciale, je ne crois pas qu'il serait sage de la part du Gouvernement de donner une garantie qui reposerait sur l'action officielle d'un autre corps qui n'est pas soumis à son autorité. Je ne voudrais pas, pour économiser quelques milliers de dollars, entreprendre de faire cela. Je crois que ce serait inefficace et que nous n'en aurions aucune satisfaction, et le résultat serait tout probablement une critique des articles exportés et des méthodes em-

ployées pour les marquer. L'inspection vétérinaire nous a fait acquérir un peu d'expérience. Dans les Etats-Unis, il y a un certain nombre d'inspecteurs vétérinaires, mais les pays étrangers n'acceptent pas leur certificat.

Nous avons toujours reconnu et accepté les certificats des vétérinaires du gouvernement fédéral des Etats-Unis, car nous avons pleine et entière confiance en l'administration du bureau fédéral de médecine vétérinaire. Nous n'avons jamais pu avoir la même confiance dans les bureaux des divers états, et je crois que le même sentiment existe aux Etats-Unis vis-à-vis de nos bureaux provinciaux d'inspection. Nos voisins refusent péremptoirement d'accepter tout certificat qui n'émane pas directement des inspecteurs dûment autorisés par le gouvernement fédéral. Je regrette donc de ne pouvoir accepter la proposition de l'honorable député.

M. MONK : Puisque l'honorable ministre a déclaré qu'il entendait modifier son projet de loi, je me permettrai de proposer un ou deux amendements. Il me semble que cette mesure n'entraîne pas une dépense de $75,000 seulement, comme le dit le ministre, mais une dépense beaucoup plus considérable, car s'il doit y avoir 50 inspecteurs à $1,200 d'appointements par année, il faudra nécessairement engager des commis. Dans tous les cas, l'augmentation de trafic, qui sera la conséquence de la dépréciation des marchandises américaines, nous permet d'augurer que notre propre commerce doublera et que nous serons ainsi lancés dans une dépense qui ne peut manquer d'atteindre le chiffre de $200,000 à $300,000 avant longtemps. Et le service d'inspection que nous proposons d'inaugurer à si grands frais ne nous rapportera aucun profit, puisqu'il ne s'applique qu'à l'inspection des viandes destinées à l'exportation. Il peut se trouver dans chaque province une dizaine de fabriques de conserves dont les produits sont destinés au marché étranger ou au marché domestique, et l'immense somme d'argent que nous allons dépenser doit être affectée exclusivement à l'inspection des produits d'exportation. Pourquoi cette restriction en faveur du commerce d'exportation ou du commerce entre provinces? Pourquoi la loi ne s'appliquerait-elle pas au commerce de consommation locale ? La raison n'est pas difficile à trouver. Cette mesure est calquée sur celle des Etats-Unis, mais aux Etats-Unis le pouvoir fédéral n'a pas le droit de légiférer sur l'inspection des produits alimentaires destinés à l'exportation ou à l'échange entre états. Nous n'avons pas cette restriction législative au Canada et nous avons le pouvoir de légiférer en matières de commerce entre provinces aussi bien qu'avec l'étranger. Nous devrions donc donner au consommateur local le privilège de cette inspection comme nous le donnons au consommateur du dehors .

M. FISHER.

J'appelle l'attention du ministre sur un autre point qui ressort des amendements qu'il propose et qui tend à concilier le fonctionnement des lois existantes avec la loi projetée. On semble croire en général que nous n'avons pas de lois d'inspection au Canada. Est-ce bien le cas, ou n'est-ce pas plutôt le cas que le projet de loi que l'honorable ministre a déposé aura pour effet de mettre en conflit le ministère du Revenu de l'intérieur et le ministère de l'Agriculture ? Nous avons une loi d'inspection qui couvre suffisamment tous les cas que l'honorable ministre vient de discuter si longuement. Je parle de la loi des falsifications, chapitre 107 des Statuts refondus du Canada qui a trait à la falsification des produits alimentaires et des engrais agricoles.

Cette loi, avec ses nombreux amendements, assure dès aujourd'hui un service d'inspection presque parfait, car elle est mise à exécution par le ministère du Revenu de l'intérieur, qui a tout un personnel d'inspecteurs à sa disposition, dont les employés sont investis de larges pouvoirs, qui se laisse guider par un ensemble de rapports et d'analyses et qui possède autant et plus de facilités qu'il n'en faut pour remplir effectivement les fins du présent bill. Je spécifie par un exemple. Le certificat de l'inspecteur nommé en vertu des dispositions de cette mesure pour faire l'inspection des viandes ou autres produits en conserve sera une preuve absolue devant tous les tribunaux de l'authenticité de son contenu. Supposons qu'un inspecteur au service du ministère du Revenu de l'intérieur, investi des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi existante, se présente dans une fabrique de conserves, qui a déjà subi l'inspection par un des inspecteurs de l'honorable ministre de l'Agriculture. Supposons que ce dernier a déclaré sur son certificat que les marchandises sont en parfait état, propres à l'exportation et en tout conformes à la loi. Mais, l'inspecteur du Revenu de l'intérieur s'empare d'une boîte-échantillon qu'il soumet à l'analyse, et l'analyste fédéral, en vertu du pouvoir dont il est revêtu, émet un certificat à l'effet que la marchandise est impropre à la consommation. Comment réconcilier ces deux certificats devant les tribunaux ? En d'autres termes, je crois que la loi projetée n'est pas nécessaire, pas même comme subordonnée au chapitre 107 concernant la falsification des produits alimentaires.

J'ajouterai un mot sur la loi existante qui, à mon avis, remplit toutes les fins du projet de loi en discussion. Lisons l'article 2 de la loi des falsifications. Cet article définit la falsification. Cette énumération couvre trois pages du recueil et voici entre autre l'alinéa 5 du paragraphe " e " :

(Les substances sont réputées falsifiées) si l'article, soit manufacturé ou non, consiste, totalement ou partiellement, en quelque substance animale ou végétale malsaine, décomposée, putréfiée ou corrompue; ou, dans le cas

du lait ou du beurre, s'il provient d'un animal malade ou d'un animal nourri avec des aliments malsains.

Comme je l'ai dit, il y a deux pages d'énumération pour définir la falsification alimentaire. Cette énumération comprend tous les comestibles imaginables, à un tel point que la loi d'aujourd'hui, avec ses plus récents amendements, définit jusqu'à la nourriture à donner aux abeilles pour faire leur miel. Lisons le texte de la loi des falsifications. L'article 3 prévoit la nomination des analystes ; l'article 6, celle des inspecteurs et définit leurs pouvoirs ; l'article 7 énumère les moyens de recueillir les échantillons et stipule dans le sens le plus large possible que tout inspecteur a le pouvoir de recueillir chez quiconque les a en sa possession et de les soumettre à l'analyste des échantillons de produits alimentaires ou d'engrais agricoles jusque-là soustraits à l'application de la loi ; l'article 10 prescrit l'émission et le mode d'émission des certificats ; l'article 11 statue sur les effets des certificats ; l'article 12 prévoit l'appel de la décision de l'analyste divisionnaire à l'analyste fédéral. L'article 14 et les suivants sont l'énumération de ce qui constitue la falsification ; l'article 22 et les suivants contiennent les dispositions exécutoires qui infligent des peines sévères aux délinquants en vertu de l'article 2.

Cette loi déjà très large qui permet au ministre du Revenu de l'intérieur de nommer les inspecteurs, les analystes, de punir les déliquants, a été modifiée et amplifiée par le chapitre 54, 51 Vict., par une longue loi qui se trouve au chapitre 26, 23 Vict., qui donne plus de pouvoirs aux employés du ministère et par le chapitre 12, 56 Vict. Toute cette législation relative à la falsification des aliments est en vigueur ; les fonctionnaires sont nommés et sont en fonctions dans toute l'étendue du Canada. Le ministère a été placé sur un bon pied ; il est secondé dans son travail par un département auxiliaire, la branche de l'inspection. Je soumets au comité que cette branche, qui est chargée de la surveillance contre la falsification, est très convenablement placée sous la juridiction du ministère du Revenu de l'intérieur. Que demande le bill en discussion? Il autorise la création, à des frais énormes, d'un autre service d'inspection, d'un ministère auxiliaire dans le ministère de l'Agriculture, qui en a déjà son plein de remplir la mission qui lui est assignée dans le domaine de l'agriculture au Canada. Le bill prescrit la création dans le ministère de l'Agriculture d'une nouvelle branche d'inspection, absolument analogue à celle qui existe en vertu de la loi des falsifications et nous allons encourir cette nouvelle dépense simplement dans le but de faire faire l'inspection des viandes destinées à l'exportation ou au commerce entre provinces. De sorte que les habitants d'une province où l'usine n'exporte pas à l'étranger ou dans une province sœur ne recevront aucun bénéfice de l'application de cette loi. A mon sens, le résultat de l'application de cette loi sera un conflit d'autorité entre deux branches de l'administration et est absolument inutile. S'il est nécessaire de multiplier le nombre des fonctionnaires en vertu de la loi des falsifications qui existe depuis un grand nombre d'années, nommons-en quelques-uns et chargeons-les surtout de l'inspection des produits alimentaires pour l'exportation. C'est une dépense supplémentaire de quelques milliers de piastres seulement, mais je ne comprends pas pourquoi nous créons dans le département de l'Agriculture ce département séparé, au prix de grands sacrifices d'argent, quand personne au Canada ni à l'étranger ne le demande. C'est un gaspillage inutile d'argent. Nous avons déjà ces inspecteurs dans le département du Revenu de l'intérieur. S'il est devenu nécessaire d'en augmenter le nombre ou de leur donner plus de pouvoirs, modifions la loi des falsifications. J'ai remarqué que le ministre du Revenu de l'intérieur a suivi jusqu'à tout à l'heure la discussion de ce projet de loi qu'il semble surveiller, et dont un des principaux objets est de lui enlever une part du patronage qui lui appartient légitimement pour le transférer au département de l'Agriculture. Nous devons réfléchir avant d'adopter cette mesure ; nous devons considérer s'il n'est pas plus sage, plus pratique, d'étendre les pouvoirs des fonctionnaires chargés de l'exécution de la loi des falsifications, de fortifier le ministère du Revenu de l'intérieur dans son autorité, afin de lui permettre de faire face aux nouvelles circonstances dont l'honorable ministre de l'Agriculture a parlé. J'affirme que la mesure projetée entraînera une dépense de $200,000 à $300,000 par année avant cinq ans si elle est appliquée telle que le propose le ministre ; tandis qu'avec $25,000 ou $30,000 au plus, nous pourrions atteindre le même but en donnant les pouvoirs voulus aux fonctionnaires chargés de la mise à exécution de la loi des falsifications, et sans altérer l'harmonie qui doit exister entre les diverses branches de l'administration. J'aimerais savoir si l'honorable ministre a songé à toutes ces choses ?

L'hon. M. FISHER : Je réponds à l'honorable député que nous avons toutes ces objections. J'ai discuté la question avec l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, qui consent à se départir de la responsabilité de l'exécution de cette loi ou du désir de faire modifier dans le sens de mon projet de loi la loi qui concerne son département. J'ajouterai que les autres objections de l'honorable député relativement au commerce d'exportation et au commerce domestique ont été discutées en comité, où il a été prouvé à l'évidence que le bill légèrement modifié est le moyen le plus pratique de régler la question. Je ne veux pas assu-

mer aucune nouvelle responsabilité, à moins qu'on ne l'impose. La loi générale d'inspection et la loi contre la falsification des denrées alimentaires et des engrais agricoles ne répondent pas au but de mon bill, et pour amender ces lois de façon à atteindre l'objet que j'ai en vue cela entraînerait autant de dépenses que l'exécution de celle-ci, et créerait beaucoup de confusion. Je regrette que l'honorable député ait été absent pendant les trois séances précédentes, auxquelles ce projet de loi a essuyé le feu de la discussion. Si c'est agréable au comité, je demanderai à M. le président de lire le bill article par article.

M. MONK : L'honorable ministre dit que la loi des falsifications ne s'applique à aucun des cas qu'il a prévus. Voici un exemple. Supposons une personne qui conduit une fabrique de conserves à Ottawa. L'inspecteur chargé de l'application de la loi contre la falsification des denrées alimentaires se présente à cette usine. Il aperçoit un quartier de bœuf qu'on s'apprête à mettre en conserves ; il s'en empare en vertu de ses pouvoirs, pour en faire l'inspection. S'il a des doutes, il a le droit de l'apporter chez l'analyste fédéral pour le faire examiner. Il a l'autorité voulue pour permettre ou défendre qu'il soit mis en conserve et ce refus ou cette autorisation est valide tant que dure son autorité comme inspecteur. Il peut ensuite saisir la marchandise en boîte, la soumettre à l'analyse et la faire condamner. Il peut citer le délinquant devant un tribunal constitué en vertu de la loi des falsifications et l'exposer au rigueurs de la loi, et il doit faire rapport à son département de la peine infligée. Comment l'honorable ministre ose-t-il prétendre que la loi des falsifications ne s'applique pas ?

L'hon. M. FISHER : Voici la différence. En premier lieu, l'inspecteur au service du département du Revenu de l'intérieur n'est pas un vétérinaire. Il ne connait pas les maladies des bestiaux. Il voit les quartiers suspendus, mais il ne peut dire si la viande est saine ou contaminée. Il voit la boîte, mais il est incapable de dire si le contenu provient de viande propre à la consommation. L'analyste lui-même ne peut dire par ses procédés chimiques si la viande est saine ou ne l'est pas. Il peut tout simplement constater si quelque matière étrangère a été ajoutée pour les fins de la frelatation et si le contenu de la boîte décèle des matières délétères. L'inspecteur qui est autorisé à saisir la viande peut être compétent en vertu de la loi générale d'inspection, mais n'est pas obligé d'être habile à décider si l'animal est sain ou non.

M. MONK : Comment l'honorable ministre peut-il parler avec autant d'ignorance de la loi des falsifications ? Pour commencer il affirme que la personne qui inspecte la viande n'est pas vétérinaire. Pourquoi ne le serait-elle pas ? Il n'y a aucune raison pour cela. Elle est supposée posséder toutes les aptitudes voulues. Rien dans le bill de l'honorable ministre ne prescrit que l'inspecteur doit être vétérinaire, il peut bien ne pas l'être. Supposons qu'il ne le soit pas et que la viande soit déjà en boîte, que peut-il dire de cette viande quand une fois elle est en conserve ? Que peut-il dire des fruits, des légumes ? Mais la loi des falsifications ordonne tout particulièrement que personne ne peut être inspecteur s'il n'a au préalable subi un examen devant une commission dûment constituée et n'a été déclaré compétent. L'objection de l'honorable ministre ne tient pas debout. Je soutiens qu'en vertu de la loi existante, nous pouvons nommer des inspecteurs habiles à faire l'inspection de la viande après l'abatage, après un certain degré de préparation et après avoir été mise en boîte. Le Gouvernement est déjà investi de ce pouvoir. Nous faisons rien moins par la loi projetée qu'instituer un nouveau système d'inspection, que doubler, tripler, décupler le coût d'une opération qui pourrait être faite dix fois mieux si nous amendions la loi des falsifications dans le sens voulu.

M. SPROULE : Qu'il me soit permis de dire quelques mots sur cette question par voie de proposition.

M. le PRESIDENT : C'est la troisième fois que le projet de loi subit la discussion en comité sans que j'y aie fait objection, mais la règle 53 dit :

> Dans les délibérations en comité général sur les bills, l'examen du préambule est renvoyé à une séance ultérieure, puis le comité examine chaque article dans l'ordre qu'il occupe ; le préambule et le titre ne sont étudiés qu'en dernier lieu.

Il n'y a encore rien en discussion devant le comité.

M. MONK : J'ai pris la parole parce que le ministre a signifié son intention de modifier le projet de loi.

M. le PRESIDENT : Le comité devrait décider s'il va poursuivre la discussion générale ou s'il entend passer à la discussion des articles. Il n'y a aucune motion devant le comité.

L'hon. M. FISHER : Je crois que vous devriez accorder une certaine latitude, car je ne veux restreindre en rien la discussion.

M. SPROULE : J'allais dire que notre ambition est de procurer à deux peuples des aliments sains, le peuple étranger et le peuple canadien. Dans mon opinion, il est juste de procurer des aliments sains pour les deux, mais principalement pour les Canadiens. Dans un cas, nous visons surtout à l'amélioration du commerce, ce qui est, dans mon opinion, un bon et valable

motif. Dans l'autre cas, nous cherchons à protéger la santé de notre population. En prenant cette attitude, je regrette d'avoir à différer d'avec d'autres honorables députés qui ne voient pas l'utilité de cette loi ni de l'inspection. Au contraire, j'en vois la haute nécessité, mais je trouve que la proposition soutenue par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et appuyée par l'honorable député qui m'a précédé a du poids. Cette proposition tend à la fusion dans un but d'économie et d'efficacité des deux offices en un seul, celui de l'inspecteur provincial agissant en vertu de la loi provinciale et celui du gouvernement fédéral agissant en vertu de la présente loi.

Je ne parlerai pas de la falsification des produits alimentaires, sujet plus complexe, mais quant à l'inspection de la viande pour le consommateur domestique et étranger, l'officier provincial de la santé publique et le gouvernement provincial ne peuvent-ils s'entendre avec le gouvernement fédéral pour que la même personne fasse le même travail pour les deux ? Cette personne n'aurait qu'à prouver sa compétence en vertu des lois des deux gouvernements. Cela n'est-il' pas aussi réalisable que celui qui concerne les arpenteurs provinciaux et fédéraux ? Prenez l'arpenteur provincial, il établit sa compétence comme arpenteur fédéral et alors, possédant les aptitudes voulues pour servir les deux gouvernements, il est prêt à travailler pour l'un ou pour l'autre, Il me semble que tout ce qu'il y a à faire est de conclure un arrangement en vertu duquel la même personne fera le même ouvrage pour les deux gouvernements, la condition essentielle étant que l'inspecteur devra posséder les aptitudes requises pour un fonctionnaire provincial et fédéral. Ceci entraînera une différence dans les certificats. Il émettra un certificat particulier à quiconque voudra exporter des viandes et un autre certificat à quiconque en fera des conserves pour le marché domestique. Je crois que le plan est d'exécution facile. Comme il est aussi important que nous ayons des viandes saines et pures pour nous-mêmes que de les expédier au consommateur étranger, nous devrions tenter un suprême effort pour tâcher de trouver le moyen de faire inspecter toute la viande, soit pour le marché domestique soit pour le marché étranger. Je ne vois pas de difficulté à l'exécution de mon projet.

M. MILLER : Monsieur le président, je n'ai rien à dire sur la mode d'inspection, mais je dirai un mot sur la nécessité de l'inspection. L'inspection des viandes dont il est ici question est destinée à remplir une double fonction ; premièrement elle est une garantie que les fabriques de conserves sont tenues proprement et convenablement et qu'elles ne livrent à la consommation que des produits alimentaires sains et purs ; deuxièmement, elle est une garantie au consommateur de la qualité des conserves qu'il achète. Un soupçon dans l'esprit du consommateur sur la nature des produits de la fabrique atteint non seulement le commerce du fabricant, mais encore les profits du cultivateur dont les champs et les étables fournisseint la matière première. Je me rappelle qu'après les révélations qui ont éclaté au sujet des fabriques de conserves de Chicago, un agent de la maison Davies Packing Company, de Toronto, me disait que ces révélations nuisaient terriblement au commerce de la maison qu'il représentait, que même les Canadiens qui jusque-là avaient acheté ses marchandises hésitaient maintenant, crainte que le même état de choses n'existât au Canada, qui venait d'être divulgué aux Etats-Unis. Si donc les scandales de Chicago ont éveillé des soupçons dans l'esprit des Canadiens, quoi de plus naturel que les mêmes soupçons s'insinuent et s'accentuent dans l'esprit des Anglais, nos clients. Si nous pouvons, par l'inspection, convaincre le consommateur qu'il achète réellement la marchandise saine qu'il s'attend d'avoir, nous aurons fait un grand pas. Quant à la proposition de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), c'est-à-dire l'insnection par les inspecteurs du ministère du Revenu de l'intérieur, je crains qu'elle ne produise des résultats totalement différents.

Quand un inspecteur de ce ministère trouve dans un établissement des viandes contaminées ou des conserves malsaines et qu'il traduit le délinquant devant un tribunal, la nouvelle de cette poursuite se répand dans les journaux et probablement jusqu'en Angleterre. Ainsi, au lieu de produire un bon effet et de protéger l'intérêt du fabricant et du cultivateur, l'inspection cause un tort considérable, car la nouvelle d'un cas isolé a été exagérée.

L'hon. M. FISHER : Je dois dire à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que je n'ai aucune objection personnellement à l'emploi d'un inspecteur au service du gouvernement provincial, mais un inspecteur dans une fabrique de conserves de viandes ne pourrait se livrer à d'autres occupations. Sa présence serait requise en permanence.

M. SPROULE : Je dis qu'il pourrait faire l'inspection pour les deux gouvernements à la fois.

L'hon. M. FISHER : L'inspecteur provincial n'est pas tenu d'être à la fabrique en permanence ; il fait sa visite, écrit son rapport sur l'état de l'usine et va inspecter l'usine voisine. Mais en vertu de ma proposition, l'inspecteur est tenu de rester continuellement dans la fabrique pour surveiller tous les procédés d'empaquetage. Je ne crois pas qu'il soit possible dans ces conditions d'employer une personne qui a d'autres services à exécuter. Le plan pourrait être praticable en d'autres circonstances.

M. WILSON (Lennox-et-Addington): Cette inspection embrasse-t-elle aussi les conserves de poissons?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. WILSON (Lennox-et-Addington) : Il n'y aura pas d'inspection pour le poisson ?

L'hon. M. FISHER : Pas comme pour la viande.

M. WILSON (Lennox-et-Addington) : Quelle sorte d'inspection?

L'hon. M. FISHER : Je crois que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) pourra employer ses propres inspecteurs et je me propose de demander, avant que cette mesure soit adoptée, que toute inspection en vertu de cette loi soit de la juridiction d'un ministre autre que le ministre de l'Agriculture.

M. SMITH (Wentworth) : La dernière fois que cette mesure a été soumise à la discussion, le ministre a été assez obligeant pour remettre la suite du débat à une dizaine de jours, afin de fournir l'occasion aux fabricants de conserves de viandes et de légumes de soumettre leurs vues à ce sujet. Comme les empaqueteurs de viande sont les plus directement intéressés ou qu'ils doivent certainement sentir plus que tout autre la nécessité de cette loi, il serait intéressant de savoir du ministre ce qu'il a appris de la part de ces industriels sur son projet. L'honorable député de Grey-sud (M. Miller) a rapporté la conversation qu'il a eue avec un agent de commerce sur l'utilité de cette loi. Nous serions tentés de croire que si cette mesure a réellement cette importance pour les fabricants, ceux-ci ont dû s'ouvrir au ministre depuis qu'elle a été imprimée. Il serait intéressant d'apprendre ce qu'ils ont dit.

L'hon. M. FISHER : Le seul protêt que j'ai reçu est contre l'idée qui s'est répandue tendant à faire croire que la date de l'empaquetage doit être imprimée sur le récipient. Une autre communication est une supplique de la part d'un fabriquant qui désire l'application de la loi le plus vite possible.

M. ARMSTRONG : Le ministre a déclaré l'autre jour qu'il aurait à s'adresser à l'étranger pour obtenir un inspecteur capable de prendre la surintendance des inspecteurs qui seront nommés en vertu de cette mesure. Dans quel pays cet engagement sera-t-il fait ?

L'hon. M. FISHER : J'essaierai certainement de préférence en Angleterre ou en Ecosse, si je dois le faire, car on y a eu de tout temps un excellent service d'inspection régionale et municipale des produits alimentaires.

M. ARMSTRONG : L'inspection dans ces pays est-elle analogue à celle que vous proposez ?

L'hon. M. FISHER : Pas tout à fait, mais presque.

M. BARR : Ce projet de loi me paraît favoriser les fabricants de conserves, mais n'est d'aucun intérêt pour la masse du public canadien. Cependant le ministre nous dit qu'il se propose d'affecter une somme de $75,000 par année à son maintien, et il y a lieu de croire que cette dépense sera plutôt de $150,000. Qu'est-ce que le public va recevoir en retour ? Je crois qu'une mesure comme celle-ci, si elle était bien comprise, serait très avantageuse. Notre premier souci doit être de procurer des aliments sains à notre propre population, mais le bill ne reconnait cette nécessité que pour les produits destinés à l'exportation, tandis que, dans mon opinion, elle doit s'étendre également aux produits livrés à la consommation domestique. Comme résultat, la production des grandes fabriques portera l'estampille de l'Etat, pour prouver la qualité des marchandises, tandis que les petits fabricants, moins favorisés, se verront acculés au pied du mur. Ils n'ont peut-être pas encore eu le temps de réaliser quel sera l'effet de cette loi sur leur industrie et nous devrions suspendre nos délibérations. Ce serait plus prudent. Une autre objection à la mesure est que rien n'y défend la vente, au Canada, de marchandises qui n'ont pas subi l'inspection ; elles se vendraient peut-être moins cher, mais ce serait de nature à nuire au commerce canadien. Il est notoire que la confiance populaire dans les conserves a été ébranlée à la suite des scandales de Chicago et que les consommateurs dans l'univers entier, se servent moins de ces marchandises à présent. Il est donc nécessaire de rétablir la confiance publique dans les conserves alimentaires. Cette loi devrait prescrire l'inspection de toute la production des fabriques de conserves, afin de donner aux Canadiens la garantie qu'offre l'estampille de l'Etat aux consommateurs étrangers.

M. PORTER : Dans mon opinion, les aptitudes des inspecteurs ne sont pas suffisamment définies dans la loi. J'ai demandé, l'autre jour, au ministre, quelles aptitudes devront posséder les inspecteurs, et il m'a renvoyé à l'article 17. Je vois que le paragraphe 2 de cet article stipule que personne ne pourrra être inspecteur en vertu des dispositions de cette loi, à moins d'avoir subi l'examen qui aura été prescrit par décret en conseil. Cette disposition s'applique aux inspecteurs vétérinaires seulement, mais le mesure prévoit la nomination d'inspecteurs autres que les vétérinaires, et l'article 17 dit que le ministre "peut" nommer des projet prévoit la nomination d'inspecteurs mise à exécution des dispositions de la présente loi. Comme l'a si énergiquement déclaré l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), ce n'est pas un vétérinaire qu'il faut pour passer l'inspection dans les fabriques de conserves de fruits et de légumes.

Cela revient à la question que j'ai posée au début: quelles aptitudes va-t-on exiger des

inspecteurs dont ce sera le devoir d'examiner les fruits et les légumes ? C'est là un point très important. En vertu des dispositions générales du présent bill, votre inspecteur est autorisé à condamner l'article qu'il inspecte et à arrêter les personnes en la possession de qui il trouve les marchandises qu'il condamne. Dans ces conditions, il est nécessaire que l'inspecteur ait toutes les aptitudes requises. Il devrait être prescrit dans le bill, ou nous devrions au moins avoir l'assurance de la bouche du ministre, que ces inspecteurs ne seront nommés qu'en raison de leurs aptitudes spéciales.

Le ministre a-t-il réfléchi à la très grande responsabilité que prend le Gouvernement en édictant cette mesure ? Dès qu'elle viendra en vigueur, toutes viandes, tous légumes et fruits destinés à l'exportation, devront être marqués par le Gouvernement, et dès lors celui-ci deviendra responsable de l'état de ces marchandises. S'il arrive à un inspecteur,—et ils sont tous exposés à commettre des erreurs,—de laisser passer un seul envoi de marchandises portant la marque du gouvernement canadien, marque qui sera un certificat de la bonne qualité de ces marchandises, et si plus tard, l'on découvre que ces marchandises sont impropres à la consommation, qu'arrivera-t-il ? A mon sens, la condamnation de ce seul envoi équivaudra à la condamnation de toutes les fabriques engagées dans la même industrie au Canada ; tandis que dans les conditions actuelles, les fabricants les plus entreprenants et qui s'appliquent avec le plus de soin à ce que leurs produits arrivent sur le marché dans le meilleur état possible n'ont rien à craindre de la concurrence d'expéditeurs moins soigneux. C'est ce qui me fait dire que ce bill, s'il doit être édicté,—et je vois nombre de raisons pour qu'on lui donne force de loi,—devrait renfermer les dispositions les plus sévères. Les inspecteurs devraient être choisis avec assez de soin pour qu'il n'y ait pas à craindre de voir se produire un seul cas comme celui que j'ai imaginé.

L'hon. M. FISHER : Je suis de l'avis de l'honorable député. Aussi ai-je cherché à me prémunir contre la possibilité d'un accident comme celui qu'il a signalé, me rendant parfaitement compte des conséquences désastreuses qui pourraient s'ensuivre. S'il était possible par le moyen d'un examen de s'assurer des aptitudes spéciales des candidats en vue du travail d'inspection imposé par le présent bill, outre les aptitudes d'inspecteur vétérinaire, je serais bien prêt à prescrire un tel examen. Mais je ne vois pas bien quelle sorte d'examen nous pourrions faire subir à ces candidats en vue de nous assurer s'ils sont aptes à inspecter des conserves de légumes ou de fruits ou à faire le relevé des conditions hygiéniques des usines. On compte un grand nombre de ces inspecteurs, relevant des gouvernements provinciaux ou du gouvernement fédéral ; et je ne sache pas qu'aucun d'eux ait à subir un examen ; je crains fort qu'il ne soit difficile de dresser le programme d'un examen qui serait de nature à renseigner les intéressés. Pénétré du sentiment de responsabilité auquel l'honorable député a fait allusion, le ministre veillera à ne choisir que des inspecteurs parfaitement compétents. En ma qualité officielle, il m'a été donné de faire un certain nombre de nominations de cette nature. Lorsqu'il s'est agi de mettre en pratique la loi du marquage des prix, je n'ai jamais songé à nommer inspecteur quelqu'un qui ne fût pas engagé dans la culture ou le commerce des fruits et qui ne fût pas apte à régler les cas qu'il était appelé à juger. Aux termes de la présente disposition, les inspecteurs devront être des vétérinaires compétents ; mais il est prescrit, en outre, qu'ils devront subir un examen devant l'inspecteur vétérinaire en chef, afin d'établir leur compétence pour cette besogne spéciale. L'inspection des denrées alimentaires est une besogne un peu différente de la pratique ordinaire du vétérinaire, et c'est à cause de cette différence que nous avons inséré l'article prescrivant un nouvel examen, même pour les chirurgiens vétérinaires autorisés. Les observations qu'a faites l'honorable député en ce qui regarde le marquage des marchandises et la responsabilité de l'Etat en la matière sont justes dans une grande mesure; la conclusion c'est qu'il faudra mettre le plus grand soin dans le choix des inspecteurs. Pour ma part, je puis assurer l'honorable député que je sens toute la responsabilité qui pèse sur moi dans ces circonstances et que je me m'appliquerai avec le plus grand soin, à ne choisir les inspecteurs qu'en vue de leurs aptitudes. Je ne crois pas qu'un particulier puisse être admis à réclamer une indemnité de l'Etat si par accident il se commet une erreur. Il s'est produit déjà des cas de cette nature, et il a été décidé que si les fonctionnaires du Gouvernement ont fait de leur mieux dans les circonstances, l'Etat ne saurait être tenu responsable des conséquences. Sans doute, la réputation de nos marchandises en souffrirait ; mais je prétends que d'une manière générale, l'effet de cette inspection de nos marchandises sera de leur faire une réputation dont elles ne jouiraient pas autrement. C'est ce qui est arrivé ailleurs, notamment aux Etats-Unis, en Australie et dans la Nouvelle-Zélande. Nombre de denrées exportées de ces pays doivent être et ont été depuis nombre d'années marquées officiellement, et je ne sache pas qu'on ait jamais tenté de tenir le Gouvernement responsable lorsqu'il arrivait que la marchandise avait été faussement marquée. Il faudra prendre toutes les précautions pour que les fonctionnaires chargés d'apposer ces marques aient les aptitudes requises, et, par le moyen d'un système général de surveillance, s'assurer

qu'ils font leur devoir ; mais ni gouvernement ni particulier ne saurait s'engager, je pense, à plus.

M. PORTER : Le ministre a-t-il considéré de nouveau la proposition que je lui ai faite au cours d'une séance antérieure du comité, de permettre à la personne dont le produit aurait été rejeté à l'inspection d'en appeler à une autre personne, à un autre tribunal que le ministre ?

L'hon. M. FISHER : J'ai examiné cette question et je l'ai discutée avec d'autres qui sont plus versés dans le droit que je ne le suis moi-même, et on m'a exprimé l'avis que l'effet serait d'entraver sérieusement l'exécution de la loi projetée. Il est nombre d'autres lois, à ce que je pense, qui renferment cette même disposition. Ce serait, à mon avis, sérieusement contrecarrer les bons effets d'une telle mesure que d'autoriser un appel comme celui que propose l'honorable député.

M. MARSHALL : Si je ne me trompe, on ne fera pas l'inspection des fruits et légumes destinés à l'exportation.

L'hon. M. FISHER : Les articles du bill applicables aux fruits et aux légumes sont applicables aux fruits et aux légumes destinés à l'exportation ?

M. MARSHALL : Je croyais pourtant qu'il n'était pas nécessaire de soumettre à l'inspection les fruits et légumes destinés à l'exportation ?

L'hon. M. FISHER : Ces denrées ne sont pas nécessairement inspectées, mais elles sont sujettes à l'inspection.

M. MARSHALL : Il me paraît nécessaire de soumettre à l'inspection les conserves de viande, quand même le seul effet serait-il de donner l'assurance au consommateur que les conserves de poulets qu'il a achetées sont bien ce qu'on prétend. En ma qualité de fabricant de conserves de volailles, je suis d'avis qu'une telle inspection aurait un bon effet, car nous lisons souvent dans les journaux qu'en achetant des conserves de poulets, c'est très souvent du veau que le consommateur reçoit.

M. FISHER : Quand nous en viendrons à l'article du bill qui a trait à ce sujet, je me propose de soumettre un amendement dans le sens indiqué par l'honorable député.

M. BLAIN : Le ministre s'est-il occupé de la difficulté que j'ai soulevée l'autre jour ? Je veux parler de la qualité des boîtes de fer-blanc.

L'hon. M. FISHER : J'ai discuté la question avec mes employés, mais nous n'avons pas cru que le moment opportun était venu de régler cette question. Lorque nous aurons acquis un peu plus d'expérience, si nous jugeons qu'il est nécessaire ou opportun d'établir cette inspection nous le ferons.



M. BLAIN : Je ne vois pas pourquoi on n'inclurait pas dans le bill une disposition prescrivant qu'il ne sera pas exporté de boîtes de fer-blanc. Certaines maisons d'exportation seront peut-être portées à se servir des qualités à bon marché, et dès lors les conserves qui ne seront pas consommées dans un certain délai seront exposées à se gâter. Je ne vois pas qui nous empêche de spécifier une certaine qualité de fer-blanc et d'interdire l'emploi de toute autre qualité pour la mise en boîte des conserves. Le commerce d'exportation se trouverait dès lors parfaitement protégé, en ce qui concerne le colis. Il est arrivé plusieurs fois dans l'histoire des industries de conserves de l'Ontario, qu'on s'est plaint au gouvernement de cette province de ce que certaines marchandises étaient mises dans des boîtes de qualité inférieure, et il en est résulté beaucoup de mécontentement.

L'hon. M. FISHER : Si l'examen de la fabrique révèle l'emploi de boîtes de qualité tellement inférieure que la conservation des matières alimentaires qu'elles renferment en soit compromise, il sera du devoir de l'inspecteur de rejeter ces boîtes.

M. BLAIN : Aurait-il ce pouvoir aux termes du projet de loi ?

L'hon. M. FISHER : Je le pense. On pourrait établir un règlement dans ce sens, bien qu'il ne me soit pas venu à l'idée de réglementer ce point. Pour ma part je ne serais pas en mesure, et je n'ai encore consulté personne qui fût en mesure, de déterminer la qualité de fer-blanc requis pour la confection d'une bonne boîte. Nous ne voudrions pas nous charger de recommander l'emploi du fer-blanc offert en vente par telle maison de préférence à celui offert en vente par telle autre.

M. BLAIN : Les fabricants distinguent les diverses qualités de fer-blanc au moyen de désignations spéciales.

L'hon. M. FISHER : Nous ferions mieux à mon avis, de nous renseigner un peu plus avant de légiférer à cet égard.

M. BLAIN : Le ministre trouverait facilement à se renseigner. Pour ma part, je ne suis pas en mesure de lui fournir des renseignements autorisés, mais je suis persuadé que dans les usines de l'Ontario et des autres provinces du Canada, on se sert assez généralement d'une même qualité de fer-blanc. Si mes renseignements sont exacts, le prix du fer-blanc varie suivant l'épaisseur de la feuille. Le ministre arriverait facilement ,je pense, à découvrir quelle est la qualité convenable. Puisque nous en sommes à établir un système d'inspection des conserves, nous ne devrions pas négliger l'inspection de la qualité de la boîte elle-même et de la soudure.

L'hon. M. FISHER : J'irai aux renseignements, et je m'assurerai si la question

est aussi facile à régler que le pense l'honorable député. Pour ma part, je ne le crois pas.

M. PORTER : Si j'ai bien compris les déclarations du ministre, il y aura un inspecteur en chef chargé de surveiller et de diriger les autres inspecteurs. Est-ce là tout ce qu'il se propose d'exiger d'aptitudes de la part de ces sous-inspecteurs ; en d'autres termes, se propose-t-il de nommer des sous-inspecteurs, sans aptitudes spéciales, mais qui agiront d'après les conseils et les ordres de l'inspecteur en chef ?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. PORTER : On pourrait le croire à lire la disposition qui les fait relever de l'inspecteur en chef, et je serais heureux d'apprendre qu'il n'en sera pas ainsi.

L'hon. M. FISHER : Ce n'est pas là notre intention. L'inspecteur en chef devra être un chirurgien vétérinaire de bonne réputation.

M. PORTER : Et les autres ?

L'hon. M. FISHER : Je ne vois pas bien quel examen spécial nous pourrions leur faire subir. Je ne saurais dire quelle sorte d'examen nous ferons passer aux inspecteurs de conserves alimentaires. Je m'appliquerai assurément à obtenir les services d'hommes qui auront été engagés dans cette industrie, qui en connaîtront toutes les particularités et qui ne seront pas en peine quand il s'agira de faire l'inspection d'une usine.

M. PORTER : Le ministre ne voit-il pas que pour atteindre le but qu'il prétend avoir en vue, il lui faudra nécessairement choisir les inspecteurs en vue de leurs aptitudes. Il va lui falloir déterminer quelles sont ces aptitudes requises dans les circonstances. Il ignore, dit-il, quelles aptitudes spéciales ils devront posséder.

L'hon. M. FISHER : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. PORTER : Comment va-t-il pouvoir faire choix d'inspecteurs compétents s'il ne leur fait pas subir d'examen ? Il me semble qu'il faudrait inclure une disposition à cet égard.

L'hon. M. FISHER : Je ne saurais le faire.

M. SMITH (Wentworth) : Le ministre nous a dit que personne n'avait demandé ou insisté pour qu'une telle mesure fut édictée et que, d'autre part, personne ne s'était opposé à son adoption. Il semblerait que les personnes engagées dans cette industrie soient indifférentes. Elles sont satisfaites ; elles se rendent comptent que le commerce ne saurait s'opposer à l'inspection puisqu'il a la prétention d'offrir en vente un article de bonne qualité.

Le seul inconvénient que nous y ayons trouvé dans cette enceinte aujourd'hui c'est qu'il va entraîner des frais considérables sans assurer au peuple canadien aucune sécurité ; il n'aura son utilité que pour les étrangers à qui nous exportons ces marchandises ou aux habitants d'autres provinces que celles où sont établies les usines. Je propose qu'après avoir adopté les treize premiers articles, qui n'imposent aucune inspection, nous insérions une disposition dans les termes suivants :

Toute personne désireuse de mettre en boîte au moins un wagon complet de viandes pour exportation à l'étranger ou pour expédition dans quelque province autre que celle où elle conduit ses opérations pourra, sur demande, obtenir les services d'un inspecteur compétent envoyé par le Gouvernement pour faire l'inspection des animaux avant l'abatage et de toutes les opérations qui s'ensuivront jusqu'à ce que la viande soit mise en boîte fermée, lequel inspecteur marquera chaque boîte ainsi inspectée d'une marque officielle, s'il la trouve saine, en bonne condition, et de bonne qualité. Le fabricant devra payer la moitié des frais d'inspection.

Si cette mesure doit être utile à quelqu'un, c'est aux fabricants eux-mêmes ; ce sont eux qui y ont le plus grand intérêt. Ils s'adonnent à cette industrie en vue d'y gagner de l'argent, et s'ils constatent, un de ces jours, que leurs produits ne pourront plus tenir tête à la concurrence sur les marchés étrangers, à moins d'avoir été inspectés, ils se hâteront de requérir les services de l'inspecteur officiel. Celui-ci se rendra sur les lieux et le fabricant, qui va profiter de son intervention, devrait, semble-t-il, payer au moins une partie des frais d'inspection. S'il paye la moitié de la dépense, il ne serait que juste, peut-être, que le Gouvernement payât l'autre moitié pour le plus grand bien du commerce général du pays. Les fabricants de conserves sont tout à fait disposés à ce qu'on établisse un système d'inspection, et il n'y a pas de doute que les consommateurs désirent que cette inspection ait lieu ; mais comme on l'a fait observer, cette inspection coûtera plus de $100,000 par année et une grande partie de cette dépense devrait être supportée par les intéressés. S'ils ne demandent pas l'inspection, il est évident qu'elle n'est pas nécessaire. Si l'on édicte dans la Grande-Bretagne ou dans aucun autre pays, une loi imposant l'inspection, les fabricants de conserves demanderont sur-le-champ que leurs marchandises soient inspectées ; mais tant qu'il n'aura pas été édicté de telle loi à l'étranger il ne paraît pas désirable ni nécessaire que cette dépense soit faite.

L'hon. M. FISHER : Le moyen proposé par l'honorable député ne nous dispenserait pas, à mon avis, de la nécessité d'établir un système d'inspection. Les Etats-Unis ont adopté une loi, ainsi que l'Allemagne.

Quelques-uns de nos amis de la gauche sont très désireux de développer notre commerce avec l'Allemagne, et s'il est un produit dont il nous soit possible de développer l'exportation sur l'Allemagne, ce sont bien les viandes. Depuis quelques années, cette idée fait son chemin dans le pays. Les fabricants de conserves m'ont demandé, et parfois avec insistance, que nous leur donnions accès au marché allemand. L'honorable député semble croire qu'il n'y a pas de demande ; au contraire, il existe un mouvement dans ce sens et la raison pour laquelle l'agitation n'a pas été plus marquée, c'est que les intéressés ayant pris connaissance du projet de loi en sont parfaitement satisfaits et lui laissent suivre son cours.

M. SMITH (Wentworth) : Si l'on donnait suite à ma proposition, nous n'aurions aucune difficulté à prendre pied sur le marché allemand.

Sur l'article 3.

L'hon. M. FISHER : C'est un de ces cas dans lesquels je dépouille le ministre de son autorité. Je désire modifier le premier alinéa et le rédiger dans les termes suivants :

Tous animaux destinés à l'abatage dans un établissement quelconque devront être inspectés de la manière prescrite par le règlement.

Non pas suivant les instructions du ministre.

M. R. L. BORDEN : Vous avez conféré l'autorité du ministre au Gouverneur en conseil ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

(L'amendement est adopté.)

M. SPROULE : Aux termes de la définition du mot "exportation" à l'article 2, cette disposition ne s'applique-t-elle pas à un plus grand nombre d'établissements qu'on ne pourait le supposer à première vue ? Il y a nombre de bouchers qui font partiellement un commerce local, mais qui de temps à autre, expédient des animaux abattus dans les villes comme Toronto et Montréal, ne se trouveront-ils pas obligés d'en faire faire l'inspection ? C'est ce qu'on fait souvent, et ils se trouveraient à tomber sous l'empire des dispositions du présent acte ; tandis que, dans le premier cas, le boucher public n'est pas sensé être visé par la loi.

L'hon. M. FISHER : Dans ces circonstances le ministre pourra les soustraire à l'empire de l'acte. L'article 14, paragraphe 3, autorise le ministre à permettre l'exportation de ces articles sans inspection. Le ministre pourrait autoriser les opérations que signale l'honorable député et supprimer, dans ce cas, la nécessité de l'inspection.



M. SPROULE : Prenez l'article 5 :

A moins que le ministre ne l'ordonne, les animaux qui sont la propriété de cultivateurs et abattus par eux sur leurs propres terres, et les animaux abattus par les bouchers détaillants, dans leurs propres établissements ne seront pas sujets à l'inspection aux termes du présent acte.

L'hon. M. FISHER : Cela couvre la plupart des cas que l'honorable député a signalés.

M. SPROULE : Tout en étant bouchers détaillants, ces hommes pratiquent l'abatage et expédient sur les grandes villes, de grandes quantités de viandes. Voilà nombre d'années que les choses se passent ainsi.

L'hon. M. FISHER : Dans ce cas, ils ne tomberaient pas sous l'empire de l'acte.

M. SPROULE : Même en tenant compte qu'ils expédient leurs marchandises d'une province dans une autre province. Si je comprends bien le paragraphe "c", ils tomberaient sous l'empire de l'acte, puisqu'ils exportent d'une province à l'autre.

L'hon. M. FISHER : Les dispositions de l'article 5 me semblent les y soustraire.

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

## Reprise de la Séance.

Sur l'article 4 :

Le ministre peut ordonner l'inspection des animaux abattus, ou parties d'animaux abattus en quelque endroit que ce soit, lorsqu'il sont destinés à l'exportation.

L'hon. M. FISHER : Je voudrais modifier cette disposition dans le même sens que nous avons modifié l'article 3, en disant, "seront inspectés de la manière prescrite par les règlements", au lieu de "suivant les instructions du ministre". L'article se trouvera dès lors conçu dans les termes suivants :

Les animaux abattus ou parties d'animaux abattus en quelque endroit que ce soit, lorsqu'ils sont destinés à l'exportation seront inspectés de la manière prescrite par les règlements.

M. SPROULE : Il y a lieu de faire ici la même observation que j'ai faite avant la suspension de la séance, à six heures. Il y a nombre de bouchers détaillants, qui abattent des animaux et approvisionnent d'autres bouchers et leur commerce peut s'étendre d'une province à l'autre.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député est-il d'avis qu'ils devraient être soumis à l'inspection ?

M. SPROULE : Il vaudrait mieux qu'ils fussent tous soumis à l'inspection, bien entendu.

L'hon. M. FISHER : Leurs marchandises devront être inspectées chaque fois qu'elles seront destinées à l'exportation, ce qui, pour les fins du présent acte, veut dire l'expédition d'une province à l'autre aussi bien que l'expédition à l'étranger. L'article auquel l'honorable député (M. Sproule) fait allusion est, je pense, l'article 5, aux termes duquel les animaux qui sont la propriété des cultivateurs et abattus par eux sur leurs propres fermes, ou les animaux abattus par les bouchers détaillants dans leurs propres établissements seront dispensés de l'inspection à moins que le ministre en décide autrement. Je ne me propose pas de modifier cette disposition, et elle aurait son application dans les circonstances que signale l'honorable député. Le ministre pourra alors ordonner l'inspection de ces viandes et cette inspection sera de rigueur dans les circonstances ; mais en règle générale, les animaux qui sont la propriété des cultivateurs ou des bouchers détaillants faisant un commerce local ne seront pas soumis à l'inspection.

M. ARMSTRONG : Faut-il comprendre que les fabricants de conserves auront le droit de mettre en boîte la viande provenant d'animaux abattus dans une maison de salaison et qui ne seront pas destinés au commerce interprovincial ou d'exportation, auront le droit d'apposer la marque officielle sur ces boîtes et les utiliser en concurrence avec le petit détaillant opérant dans la même province et dont les marchandises ne seront pas examinées ?

L'hon. M. FISHER J'ai expliqué qu'aux termes d'une disposition de l'acte qui sera discutée plus tard, le Gouvernement est autorisé à déclarer que cette fabrique sera soumise à l'inspection et que telle autre ne le sera pas. Si une fabrique est soumise à l'inspection, alors les produits qu'elle met sur le maraché seront inspectés partout où ils se trouveront. Dans le cas contraire, bien entendu, ces produits ne seront pas inspectés.

(L'article ainsi amendé est adopté).

Sur l'article 6 :

L'inspecteur doit marquer de la manière prescrite par le ministre tout article tel qu'animal abattu ou partie d'animal abattu qu'il trouve sain et propre à la nourriture; et dès lors le propriétaire de l'animal abattu ou de la partie d'animal abattu peut en faire ce qui lui convient, sauf que l'article est assujéti à inspection ultérieure de la part de l'inspecteur.

L'hon. M. FISHER : Je désire amender cette disposition dans les termes suivants :

Tout animal abattu ou partie d'animal abattu que l'inspecteur trouvera sain et propre à la nourriture sera marqué par lui de la manière prescrite par le règlement.

au lieu de " de la manière prescrite par le ministre ".

(L'article ainsi amendé est adopté).

Sur l'article 7 :

Tout article préparé pour la nourriture dans un établissement ou mis en boîte ou en quelque autre récipient ou sous un emballage quelconque, est assujéti à l'inspection durant tout le cours de sa préparation ou de la mise en boîte ou de l'emballage; et tout colis contenant pareil article doit être marqué ou étiqueté de la manière prescrite par le ministre; mais l'inspecteur ne marquera aucun de ces colis autre que les emballages contenant des produits de viande, et ne marquera aucun colis contenant des produits de viande, à moins d'être convaincu que toutes les prescriptions de la présente loi à leur égard ont été observées.

M. SPROULE : Ne serait-il pas à propos de modifier également cet article par la radiation des mots " de la manière prescrite par le ministre " ?

L'hon. M. FISHER : Oui, et ce n'est pas tout ; je désire que cet article soit applicable seulement aux viandes. Il semblerait que cet article ne soit pas très clair pour certains honorables députés ; et j'ai pensé que, tout considéré, il vaudrait mieux déclarer l'article 7, tel qu'on le trouve dans le bill, applicable seulement aux viandes, et insérer un autre article plus tard, qui serait applicable seulement aux fruits et aux légumes. Je propose donc la radiation du présent article et son remplacement par le suivant :

Tout animal abattu ou partie d'animal abattu préparé pour la nourriture dans un établissement et où mis en boîte ou en quelque autre récipient ou sous un emballage quelconque sont assujettis à l'inspection durant tout le cours de leur préparation ou de leur mise en boîte.

Cela veut dire qu'ils seront sujets à l'inspection à toutes les phases de l'opération.

Et une fois qu'on se sera conformé à toutes les prescriptions du présent acte relatives à l'inspection, mais pas avant, tous ces colis seront marqués par l'inspecteur de la manière prescrite par les règlements.

Encore ici, conformément à la demande de l'honorable député, je remplace les mots " de la manière prescrite par le ministre " par les mots " de la manière prescrite par les règlements ", et il est prescrit que l'inspecteur ne devra pas apposer ces marques tant que les marchandises n'auront pas été inspectées à fond et que toutes les prescriptions de l'acte n'auront pas été mises en pratique.

M. BLAIN : J'imagine que le ministre aura quelque part une disposition relative à la préparation des règlements.

L'hon. M. FISHER : Le conseil des ministres sera chargé de ce travail.

M. SPROULE : Cette disposition sera-t-elle applicable aux volailles comme aux bestiaux.

L'hon. M. FISHER : C'est une question que je discuterai un peu plus tard, si l'ho-

norable député veut bien patienter quelque temps.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

Sur l'article 9 (viande malsaine, vente).

L'hon. M. FISHER : Je désire remplacer les mots "de la manière prescrite par le ministre" par les mots "de la manière prescrite par les règlements".

(L'amendement est adopté et l'article ainsi amendé est adopté.)

Sur l'article 10 (vente, etc., de viandes malsaines).

L'hon. M. FISHER : Après le mot "animaux" dans la première ligne, je désire insérer les mots "ou permet l'abatage d'animaux". Cela s'appliquera au chef de la maison aussi bien qu'aux employés. A mon avis il n'était pas nécessaire de le spécifier, mais on a critiqué la rédaction actuelle de l'article en prétendant qu'il ne serait pas applicable au patron, mais seulement à ses employés : cette modification va rendre plus clair le sens de l'article, qui s'applique au patron aussi bien qu'à ses employés.

(L'amendement est adopté, et l'article ainsi modifié est adopté.)

L'hon. M. FISHER : Je désire insérer certaines dispositions qui deviennent nécessaire en conséquence des changements faits à l'article 7. Je propose que la disposition suivante soit ajoutée au bill ; comme article 10a :

Sauf l'article 5, les dispositions des articles de 3 à 10 du présent acte inclusivement, seront applicables seulement aux établissements qui seront désignés de temps à autre par décret du conseil.

Ces articles sont ceux qui ont trait à l'inspection des viandes, et le présent article a pour but de prescrire que les établissements qui tomberont sous l'empire des dispositions du présent acte, en ce qui regarde les viandes, seront désignés par décret du conseil. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a fait observer, l'autre jour qu'il serait possible pour de petits établissements ne faisant qu'un commerce local, provincial ou municipal de donner le change aux autorités en expédiant de temps à autre à l'étranger ou dans une province voisine quelques flancs de bacon, et de se faire placer sous l'empire des dispositions de l'acte. Le présent amendement autorise l'Exécutif à désigner les fabriques ou établissements de salaison auxquels l'acte sera applicable. Cet amendement autorise l'exécutif à désigner les fasoulevée par l'honorable député d'Elginest (M. Marshall), au sujet des fabriques de conserves de poulets, ainsi que le cas signalé privément par l'honorable député d'expéditeurs de légumes qui sont dans l'habitude de mettre en boîte des fèves au lard ou des langues ou autres produits, et qui, en l'absence d'une disposition comme celle-là, tomberaient sous l'empire des dispositions relatives aux viandes, si en aucun temps, le chiffre de leurs opérations était assez élevé pour donner lieu à un commerce d'exportation. Cette disposition me paraît répondre à toutes les objections soulevées par ces messieurs de la gauche ; d'une part elle tend à réprimer le marquage illégal, et d'autre part elle autorise le marquage légitime et honnête.

(L'amendement est adopté ; l'article ainsi modifié est également adopté.)

L'hon. M. FISHER : Je désire maintenant insérer dans le bill une disposition reproduisant cette partie de l'article 7 qui a été omise dans la nouvelle rédaction. L'article 7, sous sa forme primitive, réglementait le marquage à la fois des viandes et des colis de viande ainsi que des fruits et des légumes. Dans le nouvel article nous avons passé sous silence les fruits et légumes ; il nous faut maintenant rédiger un nouvel article qui leur soit applicable et voici le texte que j'ai préparé et dont je propose l'adoption comme article 10b :

Tout article préparé pour la nourriture dans un établissement ou mis en boîte ou en quelque autre récipient ou sous un emballage quelconque est assujetti à l'inspection durant tout le cours de sa préparation ou de la mise en boîte ou de l'emballage

Tous colis seront marqués :

a) des initiales ou du prénom et du nom au long et de l'adresse ou, dans le cas d'une maison de campagne, du nom corporatif de la maison et de l'adresse du fabricant.

b) De la description véritable et exacte du contenu du colis.

C'est tout ce que nous demandons de faire marquer sur les marchandises qui ne sont pas sujettes à une inspection à fond. Sur celles-ci nous exigeons de plus la marque de l'inspecteur du Gouvernement, suivant la disposition de l'article 7.

M. DANIEL : Ne devra-t-on pas marquer la date sur les étiquettes ?

L'hon. M. FISHER : Non ; il m'a été adressé quelques demandes dans ce sens, mais d'autre part j'ai reçu de nombreuses protestations, et je suis d'avis que pour le moment ce serait pour le commerce une entrave sérieuse que je ne crois pas opportun d'imposer.

M. SPROULE : Cette disposition s'appliquera-t-elle aux conserves de volailles aussi bien qu'aux conserves de fruits ?

L'hon. M. FISHER : Cette disposition est d'application générale. Le colis devra porter le nom et l'adresse du fabricant et la désignation exacte de son contenu.

M. MARSHALL : C'est une pratique du commerce qu'une fabrique achète les produits offerts en vente par une autre sur les-

quelles elle appose ensuite sa propre étiquette ; cette pratique sera-t-elle autorisée ?

L'hon. M. FISHER : Celui qui a mis la marchandise en boîte devra, je pense, apposer sur le colis son nom et son adresse.

M. MARSHALL : Ne suffirait-il pas que la société dite " Canadian Canners " apposât son étiquette sur les marchandises qu'elle achète au dehors?

L'hon. M. FISHER : Non; il faudrait apposer le nom de la fabrique si les marchandises ont été mises en boîte.

M. MARSHALL : Ce sera là un sérieux dérangement pour le commerce. Cette société des " Canadian Canners " exploite trente fabriques et se sert de seize étiquettes différentes. Il nous arrive fréquemment d'acheter de fabriques du dehors et d'apposer sur les marchandises ainsi achetées notre propre étiquette. Bien entendu, nous examinons ces marchandises et nous assurons qu'elles sont de première qualité.

L'hon. M. FISHER : En exigeant que le nom et l'adresse du fabricant soient apposés sur la marchandises nous voulons protéger le public : de cette manière, si l'inspecteur trouve que les marchandises contenues dans le colis sont de qualité inférieure, il lui est possible de retrouver la fabrique en faute.

M. TAYLOR : La société dite " Canadian Canners " ne pourrait-elle être tenue responsable ? C'est une compagnie autorisée, et elle répond des marchandises portant ses étiquettes.

L'hon. M. FISHER : Mais si nous ne savons d'où les marchandises viennent, il nous sera difficile de faire observer la loi.

M. MARSHALL : Si les marchandises vendues par nous ne sont pas considérées satisfaisantes, on pourra s'adresser à nous, car notre étiquette sera sur le colis. Au reste, il ne serait aucunement difficile de retrouver celui qui a mis les marchandises en boîte.

L'hon. M. FISHER : S'il fallait autoriser cette pratique, il ne serait guère possible, à mon avis, de faire observer les dispositions de l'acte. Je n'hésite pas à reconnaître la stabilité et la bonne réputation de la société des " Canadian Canners ", mais si nous devions leur accorder cette latitude, il faudrait accorder la même liberté aux épiciers et autres qui sont dans le même commerce.

M. LOGGIE : Si vous exigez que le nom du fabricant soit mis sur tous les colis, vous allez révolutionner l'industrie des conserves de homard. Pour un paqueur de homard qui met son nom et son étiquette sur la boîte j'ose dire qu'il y en a cinq ou six qui n'ont jamais eu d'étiquettes à eux. Ces établissements sont simplement exploités pour le compte d'exportateurs de conserves. J'ajouterai que l'exportation des conserves de homard est une industrie spéciale. Les importateurs en Allemagne et en France, ne veulent pas faire de réclame aux paqueurs. Ils achètent les marchandises d'un paqueur intègre qui garantit sa marchandise pour douze mois et ils apposent leurs propres étiquettes sur les boîtes avant de les distribuer aux détaillants. J'ai ici une lettre reçue d'une des grandes maisons de la Nouvelle-Ecosse : MM. R. Simpson et compagnie, d'Halifax, qui ont une succursale à Liverpool et qui, de Liverpool et d'Halifax, alimentent la France ainsi que l'Allemagne et l'Angleterre. Je m'en vais en lire un passage ou deux. Le ministre a suppprimé une des dispositions de son projet que la députation avait critiquée, savoir : celle exigeant que la date soit apposée sur l'étiquette; et voici ce qu'écrivent ces industriels au sujet de l'étiquette elle-même :

> L'apposition du nom du paqueur sur les boîtes entraînera des frais supplémentaires qui finiront par retomber sur lui. S'il lui faut apposer son nom sur l'étiquette, ce sera un surcroît de dépense sur toutes les marchandises qu'il exportera; car les importateurs américains ou européens débiteront sûrement son compte des frais de dépouillement des étiquettes, ne voulant pas faire connaître les marques et les noms de leurs fournisseurs. Actuellement il ne se fait guère de vente sur le continent européen que de boîtes ne portant pas d'étiquettes.

En effet, les gros importateurs tiennent à acheter leurs conserves de homard de paqueurs intègres, et ils tiennent à ce que les boîtes ne portent pas d'étiquettes afin d'y pouvoir apposer les leurs.

Pour mon propre compte, j'ai toujours cherché à éviter ce genre d'affaires, car je préfère de beaucoup, que l'étiquette de la société figure sur les marchandises que nous expédions. La chose me semble de beaucoup préférable. L'inconvénient, c'est que nombre de fabriques n'emballent que de petites quantités de marchandises et n'ont pas suffisamment de capitaux pour se livrer à la fabrication en vue de l'exportation. Force leur est donc de s'adresser à quelque fabricant qui manufacture ce genre d'articles en vue de l'exportation, et il y aurait des inconvénients à obliger les petits fabricants à accoler des étiquettes à chaque récipient. Voici comment les grands fabricants sauvegardent leurs propres intérêts. Sur chaque boîte emballée par les petits fabricants de conserves, ils accolent leur marque de fabrique, de façon à être plus tard en mesure d'identifier leurs marchandises, à l'étranger.

Voici un fait qui se présente à ma pensée : il s'agit d'une expédition de conserves de homards dont on constata plus tard la mauvaise qualité, et qui se trouve aujourd'hui à Buenos-Ayres, Amérique du Sud. Sans doute, en dépit de la plus stricte surveillance, pareilles erreurs se produisent fata-

lement, et dans le cas dont il s'agit, quand on expédia ces marchandises, on ignorait qu'elles fussent de qualité inférieure ; mais, en tout état de cause, à mon avis, la présence d'un inspecteur qui visiterait ces fabriques, et y exercerait la surveillance d'une façon générale, n'obvierait nullement à l'inconvénient. Ce que je tiens à faire observer au ministre de l'Agriculture, c'est la situation désavantageuse que son projet de loi crée aux fabricants de conserves de homard pour l'exportation. La coutume en vogue, dans cette industrie, est d'expédier les boîtes blanches à l'étranger, sans y accoler d'étiquettes, l'acheteur y apposant sa propre marque, avec l'entente que l'acheteur reprendra les marchandises, s'il n'en est pas satisfait. Le bill à l'étude opérerait toute une révolution dans les usages de cette industrie, sans contenter le petit fabricant qui prépare cinquante ou cent boîtes de homards, et ces petits paqueurs sont légion sur le littoral. Sur la côte du Nouveau-Brunswick, il y a environ cinquante fabricants de conserves et un bien plus grand nombre sur la côte de la Nouvelle-Ecosse. Mais nos amis, Robert Simpson Cie, d'Halifax, sont peut-être les plus grands exportateurs canadiens de conserves de homard à destination de l'Europe. L'extrait de la lettre dont je viens de donner lecture traduit parfaitement leur pensée.

L'hon. M. FISHER : Je suis quelque peu surpris des observations que vient de formuler l'honorable député. Bien que je ne sois nullement au courant de l'expédition des conserves de poissons, je puis bien parler, en connaissance de cause, de l'expédition des fruits et des produits de l'industrie laitière; or, dans cette industrie, la pratique d'accoler aux boîtes les étiquettes des expéditeurs se propage de plus en plus. Autrefois, les Canadiens avaient honte de leurs marchandises, souvent même de leur pays, et volontiers ils prêtaient appui aux commerçants d'Angleterre et agissaient de connivence avec eux, pour dissimuler les marchandises de provenance canadienne sous la désignation mensongère de marchandises d'origine américaine ou anglaise. Et souvent, sans doute, au début de notre développement économique, le fait d'emprunter, au bénéfice des marchandises canadiennes, l'étiquette de produits étrangers de qualité généralement supérieure a peut-être tourné à l'avantage des producteurs canadiens. Mais, au fur et à mesure du développement de notre commerce et de notre production, quand nos nationaux ont été en mesure de prouver, comme ils le font aujourd'hui, que leurs produits peuvent victorieusement concurrencer, par la supériorité de leurs qualités, les produits des autres pays, ils ont changé de tactique, au point qu'aujourd'hui ils ont bien soin de faire de la réclame pour leurs propres maisons commerciales, au bénéfice du nom canadien, et en cela ils ne font que consulter leurs plus chers intérêts. Je puis bien parler, de science certaine, en matière d'industrie laitière et d'arboriculture fruitière ; or, et je l'affirme carrément, du moment que les Canadiens ont pris l'habitude d'apposer leurs noms et leurs marques sur leurs colis, la réputation des produits canadiens sur le marché international y a gagné et nos profits se sont accrus. J'ignorais que le commerce du poisson au Canada eût fait si peu de progrès et je déplore la chose. Cependant, tout en avouant mon manque de compétence en pareille matière, je pense que nos conserves de poisson et de homard valent bien celles des autrs pays rivaux, et du moment qu'on les aura placées sur le marché international, à titre de produits canadiens, avec la désignation du nom et la marque du fabricant, la réputation de ces produits et celle du pays y gagneront.

Je comprends parfaitement, les Allemands, les Français ou les Anglais seraient bien aises de pouvoir mettre la main sur nos conserves de homard, pour accoler leurs propres étiquettes aux récipients et bénéficier ainsi de l'excellence de ces produits ; mais nos fabricants de conserves de homard et de poisson, eux, ne bénéficieraient pas plus de la chose que nos fabricants de beurre canadiens n'y gagnaient, jadis, à écouler leurs produits en Angleterre, sous l'étiquette du beurre danois ou leur fromage, sous l'étiquette du fromage américain. Du moment que nous avons exigé que le cheddar canadien portât cette marque-là même et se vendit sous cette étiquette, de ce jour-là date la réputation dont jouit notre fromage sur le marché anglais ; car les prix qu'obtient le cheddar canadien, sur ce marché, est aussi élevé que celui du cheddar anglais. Cette observation s'applique également à d'autres produits et il est regrettable qu'aujourd'hui, certains de nos concitoyens songent à laisser vendre leurs produits sous une autre étiquette que l'étiquette de leur fabrique et l'indication du pays d'origine, le Canada. Je le répète, je ne saurais me poser en autorité, lorsqu'il s'agit du commerce de poisson ; je suis fort peu renseigné à cet égard et il est possible qu'il soit encore dans cet état primitf qu'on dit ; mais à mon avis, il est digne d'un meilleur sort et je regretterais qu'il en fût réellement ainsi. Mais il y a une observation à présenter ici : même si ce commerce se trouve dans pareil état embryonnaire, il est une période de lutte intense qu'il lui faut traverser, à l'instar des autres branches du commerce, pour arriver au degré de développement atteint par ces dernières ; or, sans vouloir m'ériger en autorité sur une question que je n'ai guère étudiée, voici l'avis que je soumets en toute humilité : cette industrie a tout à gagner de sortir de l'enfance pour assumer les charges et la responsabilité de l'âge viril; car, du moment que cette situation commerciale sera reconnue à l'étranger, l'expéditeur canadien en bénéficiera. Un dernier

mot : si l'on peut me suggérer quelque moyen d'obvier à cette difficulté, je le prendrai volontiers.

M. LOGGIE : Le ministre a surtout appliqué mes observations aux conserves de homards. Dans les villes des Etats-Unis, il arrive fort souvent aux épiciers faisant le commerce de gros de demander que les conserves de bluets soient expédiées au marché en question, sans étiquettes.

Il n'existe pas actuellement de loi aux Etats-Unis qui prescrive au fabricant de conserves ou de salaisons d'apposer son nom sur les boîtes. Ajoutons que toutes les marchandises canadiennes expédiées sans que l'étiquette du fabricant de conserves figure sur la boîte doivent porter sur cette boîte l'étiquette suivante : " Mis en boîte au Canada ". Aux Etats-Unis, la loi défend de placer sur le marché intérieur des conserves en boîte, à moins qu'elles ne portent une certaine étiquette ; mais tout ce qu'il faut pour que cette marchandise pénètre légalement aux Etats-Unis, c'est une petite étiquette portant : " Mis en boîte au Canada ". Peut-être faudrait-il y ajouter le nom de l'article. Je ne suis guère intéressé dans cette exploitation, et bien qu'il s'expédie beaucoup de marchandises de cette façon, relativement parlant, la quantité n'en est guère considérable. Presque toutes les conserves alimentaires de ma province vont aux Etats-Unis, les boîtes portant les étiquettes des fabricants de conserves. La Chambre ne sait peut-être pas qu'une forte proportion des bluets en conserves consommés aux Etats-Unis sont le produit de nos champs canadiens, mais qu'ils sont mis en boîtes de l'autre côté de la frontière. Il est exporté fort peu de conserves de bluets du Canada aux Etats-Unis, ces années dernières ; car, le droit américain, égal à 70 p. 100, est prohibitif. La plus grande partie des bluets, de production canadienne, sont exportés aux Etats-Unis à l'état naturel, acquittant un droit de douane bien moins élevé, et leur mise en boîte s'effectue de l'autre côté de la frontière. Assurément, je puis bien invoquer ce fait comme preuve de cette proposition-ci : lorsque les marchandises sont frappées d'un droit surélevé, c'est le consommateur qui en paie la façon ; car ces conserves de bluets se distribuent au Nouveau-Brunswick, sur la côte du Saint-Laurent et à travers le Canada jusqu'à Vancouver, la ville de Winnipeg même en faisant une importante consommation ; elles sont distribuées, dis-je, aux épiciers de gros canadiens, à 75 cents environ la douzaine, tandis qu'on les vend aux épiciers de gros des Etats-Unis $1.15 la douzaine. Si je ne me trompe, cette prescription législative relative aux étiquettes a accoler aux boîtes de conserves de bluets n'influera guère sur le commerce; car lorsque ces fruits traversent la frontière et sont mis en boîte aux Etats-Unis, ils échappent à l'application de cette prescription législative. C'est à Vanceboro, état du Maine, qu'on revêt de l'étiquette canadienne ces conserves, et de là elles sont expédiées aux centres de distribution, aux Etats-Unis.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député affirme-t-il qu'à Vanceboro, Maine, on revêt ces boîtes de conserves de l'étiquette canadienne ?

M. LOGGIE : Oui, monsieur.

L'hon. M. FISHER : Et qu'on les distribue à titre de bluets canadiens ?

M. LOGGIE : Parfaitement, monsieur.

L'hon. M. FISHER : Bien que ces fruits soient mis en boîte aux Etats-Unis ?

M. LOGGIE : Oui, monsieur, je l'affirme. Citons un autre extrait de la lettre de Robert Simpson Cie. Voici ce texte :

Les acheteurs de détail, dans le Royaume-Uni et sur le continent européen se reposent sur les distributeurs, pour la qualité de leurs marchandises; et lorsqu'ils savent que les vendeurs ont une réputation établie, ils achètent plus volontiers qu'ils ne le feraient, s'il leur fallait accepter les garanties des fabricants de conserves dont les noms seraient marqués sur les boîtes; et même en dépit de l'inspection de l'Etat, ils ne consentiraient pas à payer le plein montant, au comptant, sur la foi de simples étiquettes.

Le commerce d'exportation des homards se fait, au comptant, sur la foi de simples étiquettes, et les exportateurs n'ont d'autre garantie que la réputation du fabricant de conserves ; or, je le répète, il y a fort peu de fabricants de conserves qui se livrent au commerce d'exportation.

Les grands fabricants de conserves achètent de fortes quantités de conserves des petits fabricants, mais il leur répugnerait d'utiliser le nom du petit fabricant accolé aux boîtes, s'il leur faut se servir de leurs propres étiquettes ou expédier leurs boîtes à l'étranger, sans étiquettes. Je tiens à signaler la chose à l'attention du ministre, afin qu'il puisse l'étudier. Il serait peut-être préférable de réserver cet article, afin de mûrement étudier cet aspect de la question.

M. MACDONALD : Le député de Northumberland (M. Loggie), a ouvert, à l'égard de l'industrie du homard, un avis qui semblerait indiquer qu'il pourrait surgir quelque difficulté dans le fonctionnement de ce bill, au point de vue de cette grande industrie. Comme l'a fait observer mon honorable collègue, dans nombre de comtés des Provinces maritimes, les petits fabricants ont l'habitude de préparer des quantités de 25 à 100 boîtes dans une petite fabrique, et on ne saurait légitimement compter que ceux qui font leur exploitation sur une si petite échelle prennent la peine de se procurer des étiquettes comme celles employées par les grands fabricants qui mettent en boîte un produit important, jouissant d'une

haute réputation à l'étranger, ces étiquettes étant bien connues sur le marché de gros international. Ces petits fabricants vendent donc leurs conserves aux grands fabricants ; leurs boîtes ne portent aucune marque et c'est le grand fabricant qui y accole sa marque de fabrique et vend ces boîtes de conserves. La seule raison d'être de cette pratique, c'est que ces fabricants font leur exploitation sur une petite échelle. S'il existe une fabrique de homards dans une localité, en face de la maison d'habitation d'un cultivateur, celui-ci, avec l'aide de sa famille et de ses amis, met en boîte une petite quantité de homards et les vend à la fabrique. L'article 7 apparemment, est celui qui prévoit l'étiquetage des boîtes de conserves, et il vise à ce que l'inspection régulière des établissements où l'on met en boîte ces articles, soit faite par un fonctionaire nommé par le ministre.

L'hon. M. FISHER : Je ferai observer à l'honorable député que l'article 7, dans sa teneur actuelle, ne s'applique qu'aux viandes, tandis que l'article en discussion est une nouvelle disposition qui s'applique à tous les établissements ; il n'établit point une inspection complète, mais se contente de désigner le genre d'étiquette à apposer sur les récipients, ce qui montre que tous les procédés de fabrication sont sujets à l'inspection, mais qu'ils ne sont pas nécessairement l'objet de pareille inspection.

M. MACDONALD : Voilà qui obvie à l'inconvénient dont je prévoyais l'existence à l'égard de cette inspection. L'autre question soulevée par le député de Northumberland met en relief une difficulté dont le ministre devrait tenir compte. Si les petits fabricants négligent d'accoler une marque canadienne à leurs articles, cela ne tient pas à un manque d'orgueil patriotique chez eux, mais c'est que, de vieille date, ils ont acquis l'habitude de préparer ainsi leurs marchandises, pour les vendre au grand fabricant qui leur accole sa propre marque de fabrique, les adopte comme ses produits et les expédie aux marchés extérieurs. Mais quant au petit fabricant qui ne prépare, chaque année, qu'une petite quantité de boîtes, l'obliger à se procurer une étiquette distincte, ce serait lui imposer un lourd fardeau.

M. R. L. BORDEN : Le ministre, il me semble, aurait pu utilement, si la chose était possible, inscrire aux procès-verbaux de la Chambre un avis relatif aux importants amendements qu'il nous a proposés. Quant à l'industrie des conserves de homard, si la lettre dont le député de Northumberland nous a donné lecture a réellement pour auteurs Robert Simpson & Cie, je dois le déclarer ici, à titre de maison commerciale établie de vieille date, jouissant d'une haute réputation, ses représentations s'imposent à l'attention. Je ne me pose nullement en autorité en pareille matière ; seulement, je me suis familiarisé jadis avec les procédés de fabrication de ces conserves de homard, par suite de recherches que j'ai dû faire, au cours d'un procès.

Les renseignements que les honorables députés ont donnés semblent assez exacts, sauf que j'ai constaté l'existence de certaines conditions dont il n'a pas été fait mention ici et qui autoriseraient l'inspection de cette industrie dans une certaine mesure. Voici la pratique en vogue dans le comté d'Halifax et le long de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse : souvent, le grand exportateur ne fabrique pas lui-même les conserves ; il n'a pas d'usine de conserves de homard, mais au début de la campagne de pêche, il passe des marchés avec un certain nombre de fabricants de conserves de homard, le long du littoral ; il leur fournit ou leur prescrit le genre spécial de boîtes à employer ; il leur fournit aussi sa propre marque de commerce ou étiquette et spécifie non seulement la quantité ou les genres de homards à mettre en boîte, mais quelquefois au moins, le procédé spécial à adopter pour cette mise en boîte ; puis, les boîtes de conserves une fois conditionnées, l'exportateur en ayant examiné un certain nombre dans le but d'en faire l'essai, il les exporte comme ses propres marchandises. Il n'y a rien ici, il me semble, qui puisse soustraire l'industrie des conserves de homard à l'inspection prévue par l'article du bill à l'étude. Mais il est parfaitement vrai, comme l'affirment MM. Simpson & Cie que la vente de ces conserves sur le continent européen est subordonnée, dans une large mesure, au bon renom commercial de la maison qui les exporte, dans ces pays.

L'hon. M. FISHER : A mon avis, l'article à l'étude ne porterait nullement atteinte à la situation dont le chef de l'opposition vient de nous faire l'exposé. Il cite le fait d'un exportateur qui ne fabrique pas lui-même les conserves de homard mais qui en surveille attentivement la fabrication, chose qui aurait lieu dans un sertain nombre d'endroits du pays. A mon avis, c'est le nom ou la désignation du domicile de cet expéditeur qui devrait figurer sur les boîtes de conserves ; telle est mon interprétation personnelle de la chose. La loi sur les marques des fruits prévoit pareille éventualité. Il arrive souvent que l'expéditeur dont le nom figure sur un baril de pommes ou sur mille barils de pommes, n'est pas le propriétaire du verger à pommes et qu'il n'examine pas lui-même un seul des barils sur lesquels son nom est apposé. Mais il passe des marchés avec certains propriétaires de vergers à pommes qui s'engagent à faire l'embarillage du produit de ces vergers et à apposer son nom sur ces barils. Ils agissent pour lui, à titre d'employés.

Il en est ainsi de ces fabricants de conserves de homard, cités par le chef de l'opposition. Les propriétaires de ces petites fabriques de conserves seraient réellement ses employés, agissant d'après ses instruc-

tions, sans assumer de responsabilité quelconque. La responsabilité incombe à celui qui passe ces marchés avec eux et qui appose son nom sur l'étiquette. Nous pourrions peut-être rédiger le texte de cet article, de façon à ce qu'il embrasse le point soulevé par le chef de l'opposition.

M. SMITH (Wentworth): Il en est ainsi des fabricants de conserves de fruits et de légumes. Un épicier de gros veut que son nom soit apposé sur les récipients et il donne au fabricant l'ordre d'accoler ce nom aux boîtes de conserves. Je ne saurais approuver pareille pratique ; je l'ai toujours désapprouvée. Jamais nous ne mettons en boîte de pareille façon des conserves pour un épicier. Dans le cas cité par le député d'Elgin-est, un certain fabricant de conserves, se trouvant dans l'impuissance de mettre en boîte la quantité voulue de marchandises, passe un marché avec une fabrique voisine, stipulant que cette dernière lui vendra une certaine quantité ou peut-être même toute la production de conserves de la campagne et qu'elle en effectuera la mise en boîte, en conformité de certains règlements se rattachant à la qualité de ces produits.

L'hon. M. FISHER : Le cas en question serait prévu, je crois, par la disposition que voici :

Avec les initiales des prénoms et le nom et l'adresse tout au long, ou s'il s'agit d'une maison de commerce ou corporation, avec le nom de cette maison de commerce ou corporation et l'adresse de l'emballeur.

On pourrait rédiger les instructions à l'usage de l'inspecteur et les règlements, de façon à ce qu'ils embrassent les cas mentionnés ici, et cela dans le but d'obvier à tout inconvénient qui aurait pu se présenter, sans cette explication. Je me ferai un devoir de veiller à ce que cela se fasse.

M. MARSHALL : Cherchons à élucider quelque peu la question. Nous vendons des marchandises avant leur emballage. Nous acceptons des commandes avant l'emballage de ces articles. Nous vendons des produits de certaines qualités. Si notre fabrication est insuffisante, nous sommes dans l'impuissance d'exécuter ces commandes; mais il est possible que nos clients tiennent aux articles d'Aylmer. Ainsi, si nous pouvons acheter des articles de Belleville et que nous les offrions à notre client, il nous répondra peut-être : Non, je ne veux acheter que des articles d'Aylmer. Nous achetons ces marchandises à l'extérieur, puis nous y apposons notre étiquette ou toute autre étiquette.

Nous achetons les produits des petites fabriques, au commencement de la saison et nous en achetons de nouveau, quand il nous est impossible d'exécuter les commandes et que notre fabrication est insuffisante. Nous vendons de grandes quantités de conserves d'ananas sur ce marché-ci, bien qu'il ne sorte pas une seule boîte de ces conserves, de notre fabrique. Nous importons ces articles et nous y apposons notre étiquette.

L'hon. M. FISHER : D'où viennent ces articles ?

M. MARSHALL : Nous les achetons, en boîtes blanches ; nous les importons au pays et nous revêtons ces boîtes de notre étiquette.

L'hon. M. FISHER : Ces marchandises viennent-elles des Etats-Unis ?

M. MARSHALL : Oui.

L'hon. M. FISHER : A mon avis, le bill à l'étude n'embrasse point pareil cas.

M. MARSHALL : Si je ne me trompe, le ministre affirme que nous pouvons acheter des marchandises et apposer notre propre étiquette sur les récipients ?

L'hon. M. FISHER : En effet, nous pourrions donner à cet article, dans nos règlements d'administration, une interprétation qui embrasserait le point soulevé par l'honorable député et par le député de Northumberland.

M. BARR : Je m'explique difficilement que vous puissiez faire pareille chose. L'emballage de ces marchandises se fait aux Etats-Unis ; or, à leur entrée ici, comment pourriez-vous en faire l'inspection, du moment qu'elles sont mises en boîte ?

L'hon. M. FISHER , L'honorable député n'a pas bien saisi ma pensée. Je le répète, la loi à l'étude ne saurait s'appliquer aux marchandises emballées à l'étranger.

M. BARR : Il serait impossible de faire l'inspection de ces conserves si elles sont mises en boîte, à l'étranger.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) : Monsieur le président, la pratique en vogue dans les milieux commerciaux, actuellement, assure une inspection suffisante. La chose va sans dire, les grands fabricants de conserves ont le souci de leur bon renom commercial et il leur faut veiller à ce que la mise en boîte se fasse convenablement, et cela dans leur propre intérêt. Les petits fabricants de conserves vendent invariablement leurs produits aux grands fabricants de conserves, et ceux-ci refuseraient d'acheter des premiers des conserves dont la qualité pourrait donner prise au doute. Fort souvent, les agents visitent les fabriques de conserves et en outre, lorsque ces conserves sont mises en boîte, ils inspectent les boîtes, faisant un triage, ça et là, afin de faire une nouvelle inspection. Tout ce qui est défectueux, ou de couleur douteuse ou non conforme à l'étalon, est impitoyalement rejeté et de cette façon, il est impossible aux petits fabricants de dissimuler des marchandises de qualité inférieure.

Quant à l'industrie des conserves de homard aujourd'hui, les fabricants eux-

mêmes font une inspection suffisamment rigoureuse.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) : Généralement.

M. R. L. BORDEN : Ils sont obligés de le faire, parce qu'ils vendent ces conserves, avant la mise en boîte.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) : En règle générale, les exportateurs vendent ces conserves, avant l'emballage, mais cette règle n'est pas invariable; mais même dans le cas contraire, il leur importe de faire l'inspection, car leur réputation commerciale est en jeu.

M. SINCLAIR : Je tiendrais à savoir quelle est l'intention du ministre à l'égard du fonstionnement de cette inspection. Si je saisi bien la teneur de cet article, il prescrit que toutes les substances préparées pour l'alimentation et mises en boîtes seront sujettes à l'inspection, durant tout le cours de la préparation et de l'emballage. Le ministre a, en outre, affirmé que l'inspecteur ne serait pas tenu de faire acte de présence, dans chaque fabrique de conserves, durant le cours de l'emballage, et je n'ai pas réussi à m'expliquer comment chaque boîte de conserves pourrait être assujétie à l'inspection, durant tout le cours de la fabrication, à moins que l'inspecteur ne soit sur les lieux. Je serais bien aise qu'on me donnât des éclaircisements sur ce point.

L'hon. M. FISHER : Je regrette que l'honorable député n'ait pas fait acte de présence ici, quand j'ai donné ces éclaircissements. L'article veut que, lorsqu'il s'agit de l'emballage des produits des viandes, l'inspecteur soit présent et que la fabrication se fasse sous ses yeux, de façon à ce qu'il puisse se rendre compte des procédés de fabrication et des substances employées. En ce qui concerne les fruits, les poissons et les légumes, cette disposition n'est pas de rigueur; mais en tout temps, l'inspecteur pourra visiter ces fabriques, leur contenu et leurs produits et dans ce sens, ils sont assujétis à l'inspection. L'inspection, au sens prévu ici, ne sera qu'intermittente et ne s'étendra pas à tous les articles; mais il se fera, de temps à autre, une inspection de toutes ces fabriques et de leur contenu à l'époque de cette inspection.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai peut-être pas bien saisi l'explication donnée par le ministre. Est-il établi une distinction entre les fabriques de conserves de viandes et celles où se fait la mise en boîte des homards ou le paquetage du poisson ?

L'hon. M. FISHER : Oui, dans les fabriques de conserves de viandes, l'inspecteur est tenu de faire acte de présence, tout le temps, et quant aux autres fabriques, il en fera la visite et l'inspection, quand il le pourra.

M. J. J. HUGHES.

M. R. L. BORDEN : L'objection que nous formulons est précisément celle que vient de présenter le député de Guysboro (M. Sinclair) : c'est que le texte que vous employez relativement aux deux genres de fabrique est identique. Vous déclarez, à l'égard des conserves de viandes, qu'elles seront assujéties à l'inspection et vous dites, au sujet du paquage du poisson, qu'il sera soumis à l'inspection. Le texte étant identique dans les deux articles 7 et 10, le sens doit l'être également.

L'hon. M. FISHER : Sauf que, comme complément de l'article 7, il figure au bill une prescription relative à la nouvelle inspection des viandes et qu'il n'existe pas de disposition semblable, relativement au poisson, aux fruits et aux légumes. Les deux textes sont identiques, il est vrai, mais l'un est suivi d'une disposition supplémentaire, tandis que l'autre ne l'est pas.

M. R. L. BORDEN : Quels sont les articles supplémentaires ?

L'hon. M. FISHER : Les articles 3, 4, 6, 7, 8, 9 et 10 s'appliquent tous à l'inspection des viandes et il y a une définition supplémentaire au sujet de l'inspection. Ces articles ne s'appliquent pas ni au poisson, ni aux fruits, ni aux légumes et, par conséquent, leur inspection n'est pas prévue ici de la même façon.

M. R. L. BORDEN : Je ne saurais, pour le moment, examiner avec le soin voulu, les articles supplémentaires cités par le ministre.

L'hon. M. FISHER : La plupart de ces dispositions figurent dans le texte primitif.

M. R. L. BORDEN : Le texte de l'article 7, dans sa teneur actuelle, est absolument identique à celui de l'article 10b.

L'hon. M. FISHER : C'est exact.

M. R. L. BORDEN : L'article 7 décrète :

Tout article préparé en vue de l'alimentation dans un établissement quelconque et mis en boîte ou en quelque autre récipient ou sous un emballage quelconque, est assujéti à l'inspection durant tout le cours de sa préparation et de sa mise en boîte.

L'hon. M. FISHER : Si l'honorable député veut bien se reporter à la nouvelle rédaction de l'article 7, il se convaincra qu'elle n'est pas identique au texte qu'il vient de citer.

M. R. L. BORDEN : Relisons-la :

Tout animal abattu ou partie d'animal abattu préparé en vue de l'alimentation dans un établissement quelconque et mis en boîtes ou dans des récipients similaires ou sous un emballage quelconque, sera assujéti à l'inspection, durant tout le cours de la préparation et de la mise en boîte.

L'hon. M. FISHER : Poursuivez votre lecture.

M. R. L. BORDEN : Jusqu'ici, les deux rédactions sont absolument semblables.

L'hon. M. FISHER : Dans une certaine mesure. Le premier texte embrasse tous les articles, tandis que le deuxième ne mentionne que les animaux abattus ; les parties de ces animaux et leurs produits.

M. R. L. BORDEN : Les mots qui prescrivent l'inspection sont semblables dans les deux textes. Se trouve-t-il dans la nouvelle rédaction quelque chose de supplémentaire relativement à l'inspection prévue par l'article?

L'hon. M. FISHER : L'inspection est prévue par les articles 3, 4, 6, 8, 9 et 10 qui ne s'appliquent pas à 10b.

M. R. L. BORDEN : Puisqu'on voulait établir pareille distinction, il fallait le dire plus clairement.

Sur l'article 12 (conditions hygiéniques).

L'hon. M. FISHER : Je propose que l'article 12 soit ainsi conçu :

Et le service d'inspection et d'étroite surveillance des conditions hygiéniques dans tous les établissements sera entretenu, ainsi que prescrit par les règlements d'administration.

(L'amendement est adopté ainsi que l'article ainsi amende.)

Sur l'article 14 (exportation da'rticles non inspectés).

L'hon. M. FISHER : On a fait observer qu'il pourrait surgir quelque difficulté dans l'obtention d'un certificat d'inspection pour un navire obtenant la délivrance d'un congé et je propose de substituer au paragraphe 2 le texte qui suit :

Il ne sera pas délivré de congé à un vaisseau quelconque transportant des animaux abattus ou parties de ces animaux ou leurs produits, à moins qu'ils n'aient été revêtus des marques voulues, en conformité des dispositions de la présente loi.

Au lieu du certificat, il suffira qu'ils portent les marques prévues par la loi en question. Je désire, en outre, insérer à 2a le texte suivant :

Les dispositions de cet article ne s'appliquent pas aux viandes destinées à la consommation à bord du navire sur lequel on peut les expédier d'un port canadien.

On a fait observer que la rédaction primitive pourrait atteindre les provisions de bouche dont on se sert à bord des vaisseaux, ce qui irait à l'encontre de la pensée du législateur. Je propose, en outre, que l'article 2b soit conçu de façon à prescrire la délivrance de certificats, selon les besoins du commerce. Dans certains pays comme l'Allemagne et les Etats-Unis, à moins que le certificat n'accompagne l'expédition, on refuse aux marchandises l'entrée du pays. Nous décrétons donc qu'à la demande du propriétaire de toute cargaison, l'inspecteur sera tenu de délivrer des certificats d'inspection.

Pour tous animaux abattus ou parties de ces animaux ou leurs produits destinés à l'exportation, ce certificat sera sous la forme prévue par les règlements.

Je propose maintenant de substituer à l'article 3 ce qui suit : ·

Nonobstant les dispositions du présent article, le ministre peut, lorsqu'à ses yeux il est nécessaire ou à propos de le faire, autoriser l'exportation des articles susvisés sans inspection.

M. LOGGIE : Je ferai remarquer au ministre qu'à partir d'Alberta, le long des côtes nord et est de l'île du Prince-Edouard, de petites goélettes prennent des porcs abattus et des quartiers de bœuf que les capitaines vendent dans les ports du Nouveau-Brunswick pour le compte des cultivateurs. Pourra-t-on avoir un inspecteur sans éprouver de retard, car sans certificat le navire ne pourra pas quitter le port pour celui d'une autre province ?

L'hon. M. FISHER : Le paragraphe " c " de ce même article décrète que le Gouverneur en conseil pourra permettre l'exportation de ces produits, sans inspection, et cela s'appliquerait dans ce cas-ci.

M. MACLEAN (Lunenburg) : A l'automne, immédiatement avant les glaces, les navires qui partent de Charlottetown transportent des centaines d'animaux abattus à la Nouvelle-Ecosse, et il serait absolument impossible d'avoir un inspecteur pour les marquer. C'est à cette saison que se fait surtout le commerce des viandes, et s'il fallait faire marquer ces marchandises par un inspecteur, avant le départ du navire, autant vaudrait renoncer à cette industrie.

L'hon. M. FISHER : Ce cas est prévu par le paragraphe 3 de l'article 14.

M. MACLEAN (Lunenburg) : Comment pourrait-on appliquer ce paragraphe, tard à l'automne, quand un navire est menacé d'être emprisonné dans les glaces ?

L'hon. M. FISHER : Le décret autorisant cette exportation sans inspection serait préalablement passé.

M. MACLEAN (Lunenburg) : Pourquoi ne pas le dire dans la loi. Il faudrait faire peut-être 20 milles pour trouver un inspecteur. Cette disposition n'est pas pratiquable, du moins dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. FISHER : L'énumération des cas de cette nature rendrait la loi trop compliquée. Un règlement établi par décret en conseil peut être modifié de temps à autre, de manière à s'adapter aux circonstances, comme nous faisons pour les règlements concernant la pêche. C'est justement pour nous permettre de faire des règlements assez élastiques pour couvrir tous les cas.

que nous demandons à les faire en vertu d'un décret.

M. MACLEAN (Lunenburg) : Quel règlement le ministre pourrait-il faire pour prévoir le cas que je viens de citer ? Supposons un navire sur le point de quitter le port avec une centaine d'animaux abattus, au moment où le port va être fermé par la glace.

M. SINCLAIR : Il me semble que ce règlement relatif au congé des navires ne devrait pas s'appliquer au trafic local. Il est très sage d'exiger que les navires partant du Canada pour un pays étranger se conforment à la loi d'inspection, mais pour un navire qui va de l'île du Prince-Edouard à la Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick cela n'est pas plus nécessaire que pour un convoi de chemin de fer qui transporte des animaux abattus d'une province à l'autre.

L'hon. M. FISHER : L'idée est excellente, et il en sera certainement tenu compte dans les règlements. En réponse à mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard, je dois dire que je ne suis pas prêt à entrer dans le détail de ces règlements. Nous aurons à les étudier pour qu'ils puissent s'adapter aux différents cas.

M. LANCASTER : Ne vaudrait-il pas mieux retrancher du bill tout ce qui a trait au commerce entre provinces ? J'ai suivi attentivement cette discussion pendant plusieurs jours et je n'ai pas entendu une seule bonne raison pour adopter cette loi. Les autorités provinciales ont droit d'inspecter tous ces produits et elles les inspectent, s'il y a lieu, dans l'intérêt de la santé publique, et ce qui est considéré comme sain pour des Canadiens devrait l'être aussi pour les consommateurs des autres pays. Je partage l'opinion de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), excepté que je considère qu'on ne devrait pas autoriser le Gouvernement à faire des règlements qui auraient pour effet d'exempter certaines provinces des dispositions de cette loi. Dans tous les cas, je tiens à déclarer publiquement que cette loi est inutile, même pour le commerce d'exportation, et je considère ce projet comme une insulte au pays, et une dépense inutile.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) : Il arrive fréquemment que des viandes sont expédiées d'une province à une autre par des gens qui ne sont ni cultivateurs ni bouchers, mais par des commerçants qui les achetent des cultivateurs. Je comprends que l'article tel que redigé exempte les cultivateurs et les bouchers qui expédient de la viande.

L'hon. M. FISHER : Cela est prévu par l'article 5, mais celui-ci exempte tout expéditeur, quelqu'il soit.

M. HUGHES (King) (I.P.-E.) : Ce genre de commerce se fait sur une assez grande échelle entre l'île du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse surtout à l'automne et s'il fallait retarder un navire pour permettre l'inspection, il pourrait en résulter de grands inconvénients. Je ne crois pas qu'il se soit produit d'abus qui rendent cette inspection nécessaire, car les intéressés ont bien soin de n'expédier que des produits de première qualité.

Je prévois encore un autre inconvénient. Les cultivateurs et les commerçants de l'île du Prince-Edouard tiennent beaucoup à expédier leurs viandes par des navires à voiles, car elles arrivent en bien meilleur état que par des bateaux à vapeur ou par chemins de fer. C'est là un des grands inconvénients qu'ont à subir les commerçants de l'île du Prince-Edouard. Les bouchers d'Ontario peuvent expédier leurs produits dans des wagons refrigérateurs convenablement aménagés, fermés à clef et qui ne sont ouverts que rendus à destination, à Sydney ou Halifax. Les viandes expédiées de l'île du Prince-Edouard, par rail, sont transbordées deux ou trois fois et arrivent dans un état pitoyable. Il vaut mieux les expédier par des voiliers où elles ne subissent qu'un transbordement. En règle générale, on en prend soin pendant la traversée et elles arrivent en parfait état. Si le bill doit entraver ce commerce en quoi que ce soit, il aura certainement un mauvais effet.

M. JOHNSTON : La loi aura peut-être des inconvénients pour l'expéditeur, mais pas pour le consignataire des marchandises. Je ne prétends pas connaître le sujet à fond, mais si l'inspection est nécessaire pour les produits destinés à l'exportation, elle est tout aussi nécessaire pour les produits consommés dans le pays. Si la viande est impropre au marché anglais elle doit l'être au marché canadien.

M. MACLEAN (Lunenburg) : Quelques jours avant mon départ pour Ottawa, j'ai lu dans les journaux qu'il y avait une disette de viande fraîche à Sydney et l'honorable député de Sydney a mauvaise grâce à prétendre que cette viande devrait être soumise à l'inspection. Si cette loi avait été en vigueur à cette époque il aurait éprouvé beaucoup plus de difficulté à se procurer son dîner de Noël. Si l'expéditeur est tenu de faire inspecter chaque animal abattu, l'expédition sera considérablement retardée au grand inconvénient de l'expéditeur et du consignataire. Je dis comme l'honorable député de King (M. Hughes) que ce bill est impraticable, en tant qu'il s'applique au commerce des viandes fraîches.

M. LOGGIE : Je ne vois aucune difficulté dans l'application de cette disposition de la loi, s'il y a un inspecteur dans les environs, afin qu'un navire en partance ne soit pas inutilement retardé. Le cas est prévu par ce bill, mais la question est de savoir si c'est ce qui aura lieu dans la pratique. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) qui dit que cette inspection n'est pas néces-

saire. Je pourrais citer le cas d'une maison bien connue qui expédia dans une ville du Nouveau-Brunswick une certaine quantité de bœuf salé en boîtes ; quand on les ouvrit, on constata que cette viande était impropre à l'alimentation. Le cas n'ayant pas été promptement signalé au marchand, celui-ci refusa de reprendre sa marchandise. L'exemple que je cite vient tellement à propos, que je me crois autorisé à différer d'opinion avec l'honorable député de Lincoln-et-Niagara. Les viandes en conserves devraient être assujéties à l'inspection, aussi bien pour le commerce interprovincial que pour l'exportation ; et pourvu qu'il y ait un inspecteur sur les lieux quand un navire est prêt à quitter le port, je ne vois aucune difficulté à l'application de cette disposition de l'article 14.

M. LANCASTER : Ce que vient de dire l'honorable député de Northumberland ne fait que confirmer mon opinion. Si la province dans laquelle ces conserves ont été fabriquées avait adopté les règlements nécessaires ou les avait appliqués, s'ils existent, le cas qu'il cite n'aurait pas pu se produire. Dans Ontario, nous avons la loi sur l'hygiène publique et une loi sur l'inspection, et je crois qu'il en est de même dans la province de Québec; si d'autres provinces n'ont pas de lois semblables, rien ne les empêche de les voter. L'acte de l'Amérique britannique du Nord dit que ces questions sont du ressort des provinces. Chaque province est autorisée à légiférer relativement à la falsification des denrées alimentaires, et à la mise en vente des produits malsains et il n'y a pas de raisons pour qu'elle ne nomme pas des inspecteurs pour protéger la santé publique. Le parlement fédéral n'a aucune raison d'intervenir et de jeter la perturbation dans le commerce interprovincial..

M. LOGGIE : J'admets que les provinces ont le droit de faire ces lois, mais si elles n'exercent pas leur pouvoir, qu'arrivera-t-il? Le but de la présente loi est de soumettre à l'inspection toutes les viandes offertes en vente et si cette loi avait été en vigueur dans le cas que j'ai cité, cette viande malsaine n'aurait pas pu être expédiée au Nouveau-Brunswick.

Sur le paragraphe 3 :

3. Nonobstant les dispositions du présent article, le ministre peut, lorsqu'à ses yeux il est nécessaire ou à propos de le faire, autoriser l'exportation des articles susvisés sans inspection.

M. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Voilà une disposition assez extraordinaire. Ces produits doivent être inspectés et il faudra venir à Ottawa demander un décret en conseil. Je suis convaincu que le ministre est sincère et cherche un moyen efficace de soumettre les viandes à l'inspection, mais je lui conseillerais de ne pas insister sur l'adoption immédiate de son bill, mais d'attendre une année. Ces dispositions mettent au commerce de la viande et du poisson des entraves qui pourront occasionner de lourdes pertes sans améliorer la situation. Je ne crois pas que la Chambre soit disposée à accorder ces pouvoirs illimités au Gouvernement ; il vaut mieux qu'il soient définis par la loi elle-même. Je considère qu'il serait imprudent de confier l'élaboration de ces règlements au ministre ou même au conseil des ministres. Je proteste contre l'adoption du bill dans sa forme actuelle. Je répète que je crois le ministre sincère dans ses efforts pour améliorer la situation, mais je considère que ses réformes sont mal inspirées et il devrait attendre au moins jusqu'à la prochaine session, s'il veut que cette loi ait un effet salutaire.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 15.

L'hon. M. FISHER : Je propose d'ajouter les lignes suivantes à l'article 15 :

Nul colis contenant un article assujéti à l'inspection en vertu de la présente loi ne saurait porter une étiquette ou une marque représentant faussement la qualité, le poids ou le contenu dudit colis.

2. Nul colis contenant un article assujéti à l'inspection en vertu de la présente loi ne saurait porter une étiquette ou une marque représentant faussement la date à laquelle les articles ou marchandises contenus dans ledit colis ont été empaquetés.

L'article ainsi rédigé n'exige aucune étiquette ou marque sur le colis, mais si on met une marque ou une étiquette, elle devra dire la vérité.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 16 :

Quiconque, n'étant pas un inspecteur, altère, efface ou oblitère, en tout ou en partie, ou fait altérer, effacer ou oblitérer, quelque marque sur un article qui a passé à l'inspection est passible d'une amende de cent piastres.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi précisez-vous la première contravention par les mots " en tout ou en partie " et non la seconde. Si ces mots étaient avant la première " altère " ils s'appliqueraient aux deux cas.

L'hon. M. FISHER : Je propose que l'article soit modifié dans ce sens.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 18 (un règlement d'administration publique sera établi par décret rendu en conseil des ministres).

M. R. L. BORDEN : Lorsque la Chambre accorde des pouvoirs de cette nature, il est d'usage de dire que ce règlement public ne sera pas incompatible avec les dispositions de la loi.

L'hon. M. FISHER : Je crois que ces mots devraient être ajoutés.

M. R. L. BORDEN : Le ministre demande ici un pouvoir très étendu. Je conseillerais d'ajouter cette restriction, après le mot " règlement " à la 2e ligne.

Sur l'article 28 (entrée en vigueur).

Article 28. Entrée en vigueur.

L'hon. M. FISHER : Je désire remplacer l'article 28 par le suivant :

L'administration d'aucune partie de la présente loi pourra être assignée par le Gouverneur en conseil à tout autre ministre qu'à celui désigné dans la présente loi, et alors, le ministre auquel l'administration de la loi est assigné aura les mêmes pouvoirs, à l'égard de toutes les parties de la loi, dont l'administration lui aura été assignée, que le ministre mentionnée dans la présente loi.

C'est pour prévoir le cas probable où l'administration de la partie de la loi qui concerne les pêcheries serait confiée au département de la Marine et des Pêcheries qui a déjà des fonctionnaires chargés de l'inspection des pêcheries.

M. PERLEY : Je demande la permission de faire quelques remarques au sujet de l'article 5. Cet article confère au ministre des pouvoirs qui ne devraient être exercés que par le conseil des ministres. Je considère qu'un ministre de l'Agriculture ne devrait pas pouvoir autoriser quelqu'un à pénétrer dans la propriété d'un cultivateur et à inspecter ses porcs et ses bestiaux avant qu'ils soient abattus. Je n'aime pas du tout cet article 5, parce que je pense qu'on ne doit pas soumettre ces cultivateurs à cette obligation. Je demande au ministre de modifier cet article de manière à ce que ce pouvoir ne puisse être exercé que par le Gouvernement. S'il survenait quelque chose d'extraordinaire qui rendit nécessaire l'inspection des porcs et des bestiaux d'un cultivateur avant l'abatage, le Gouvernement devrait être mis au courant.

L'hon. M. FISHER : C'est ce qui a été fait dans tous les autres articles, mais je n'ai pas cru prudent de faire la même chose ici. Il peut arriver que l'inspection d'un animal sur une ferme ou dans une boucherie fût urgente, si par exemple, une épidémie venait à se déclarer. Je considère que le ministre doit être autorisé à agir immédiatement, et à envoyer un inspecteur sur les lieux, car il serait presque toujours impossible d'obtenir à temps un décret du conseil.

M. R. L. BORDEN : Ne serait-il pas prudent de modifier l'article en y ajoutant certains mots comme ceux-ci :

A moins que le ministre n'en ordonne autrement, sur le rapport d'un inspecteur.

L'article tel qu'actuellement rédigé, confère un pouvoir arbitraire au ministre.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai aucune objection à ajouter les mots " sur le rapport d'un inspecteur ".



Le premier article 28 disait que la loi entrerait en vigueur, après avoir reçu l'assentiment de Sa Majesté. Je crois qu'en termes généraux, c'est ce qui devrait avoir lieu. Mais d'un autre côté, la mise en vigueur immédiate de la loi pourrait affecter certaines industries.

Les fabricants de conserves peuvent avoir en mains une certaine quantité d'étiquettes que cette loi ne leur permettrait pas d'utiliser. D'un autre côté, le commerce doit être protégé dès la prochaine saison. J'ai cité cet après-midi le cas d'un exportateur qui ne peut pas exécuter une commande, parce qu'il ne peut pas se procurer un certificat d'inspection ; il est obligé d'attendre que cette loi soit en vigueur. Je propose, par conséquent, qu'au lieu de fixer une date pour son entrée en vigueur, nous décrétions qu'elle entrera en vigueur lorsqu'elle aura reçu l'assentiment de Sa Majesté, avec la restriction que . . .

Le Gouverneur en conseil pourra suspendre l'application de toute disposition de ladite loi, pendant tout le temps qu'il jugera nécessaire, mais pas plus tard que le 1er janvier prochain.

Cela veut dire que si dans l'intérêt de certaines industries, il était nécessaire de différer l'application de certaines parties de la loi jusqu'au 1er janvier prochain, le Gouverneur en conseil, pourra émettre un décret à cet effet, mais les dispositions générales de la loi entreront en vigueur immédiatement après la promulgation. Si le comité partage cette manière de voir, je puis rédiger immédiatement un article en conséquence. Je crois qu'on fera ainsi disparaître certaines objections qui m'ont été faites, à savoir que, dans certaines industries du moins, on a déjà fait des arrangements pour la prochaine saison, et d'un autre côté, les dispositions générales de la loi qui sont réclamées par le commerce, entreraient en vigueur immédiatement. Si c'eut été possible j'aurais préféré voir toute la loi entrer en vigueur immédiatement, sans aucune restriction, mais pour ne pas nuire aux engagements déjà pris et que cette loi pourrait déranger, il vaut mieux permettre au Gouvernement de suspendre l'application de certains articles, jusqu'au 1er janvier prochain. A partir de cette date, la loi sera appliquée dans son intégralité.

M. LANCASTER : L'honorable ministre propose-t-il de rayer l'article 28 tel qu'imprimé?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. LANCASTER : Si cet article devait être maintenu dans le bill, je proposerais de mettre 2907, à la place de 1907, car dans mille ans d'ici, il serait bien temps d'appliquer cette loi.

M. SMITH (Wentworth) : Je crois que la date de l'entrée en vigueur de certaines dispositions, celle entre autres qui concerne les

étiquettes, pourrait être retardée davantage. On achète ces étiquettes, par grandes quantités à la fois, souvent pour deux ans.

L'hon. M. FISHER : C'est justement ce que j'avais en vue.

M. SMITH (Wentworth) : Je crois qu'un délai d'un an n'est pas suffisant.

L'hon. M. FISHER : Je le crois suffisant, dans la très grande majorité des cas. Dans un an il restera très peu d'étiquettes non utilisées.

M. SMITH (Wentworth) : On achète ces étiquettes par grandes quantités, souvent pour des sommes variant de $1,000 à $3,000 et un fabricant pourrait rester avec des étiquettes représentant une valeur de plusieurs centaines de dollars qu'il ne pourrait utiliser.

M. BLAIN : Je crois que rien n'empêcherait de s'en servir pour le commerce local.

L'hon. M. FISHER : Non.

M. BLAIN : La loi ne concerne que le commerce d'exportation et les étiquettes pourraient servir pour le commerce local.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable ministre de l'Agriculture propose que l'article suivant soit ajouté :

Le Gouverneur en conseil pourra suspendre l'entrée en vigueur de toute disposition de la présente loi jusqu'au 1er janvier prochain.

M. SPROULE : N'est-ce pas une singulière façon de traiter une loi après son adoption? On la fait d'abord promulguer ; elle est pratiquement en vigueur, puis on demande à être autorisé à suspendre l'application de quelques-unes de ses dispositions.

Vous pouvez suspendre le fonctionnement de cette loi, mais cela n'empêche pas qu'elle soit en vigueur. C'est une procédure assez étrange de permettre au Gouvernement de surseoir à l'exécution d'une partie d'une loi, après son entrée en vigueur.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député serait-il satisfait si on disait " suspendre l'application " ?

M. SPROULE : Je crois que cela serait préférable ; ce serait cependant établir un précédent assez étrange. Je ne crois pas qu'on trouve un pouvoir semblable, ailleurs que dans l'acte des douanes.

L'hon. M. FISHER : S'il n'y avait pas cette question des étiquettes, je ne proposerais rien de semblable. Mais on m'a signalé cet inconvénient, et j'ai cru qu'il ne fallait pas gêner le commerce plus qu'il n'est absolument nécessaire.

M. SPROULE : Le bill me paraît divisé en deux parties. L'une concerne les viandes et l'autre s'applique principalement aux légumes. Ne pourrait-on pas décréter qu'une partie entrera en vigueur à telle date et l'autre partie à telle autre date que fixera le Gouverneur en son conseil ? Nous votons souvent des lois, en laissant au Gouvernement le soin d'en ordonner l'entrée en vigueur par décret.

L'hon. M. FISHER : Ce que j'ai proposé aurait le même résultat. Le pouvoir que je demande s'étendrait à tous les articles de la loi, et si le Gouvernement ne croyait pas nécessaire de surseoir à l'exécution de toute la loi, il pourrait n'en suspendre qu'une partie. Autant que je puis voir, le seul article qu'il y aurait lieu de réserver serait celui qui a trait aux étiquettes. Cependant l'article que je propose permettrait de réserver également l'application de tout autre article.

M. SPROULE : Vous demandez à faire un étrange usage de cette loi, après qu'elle aura été votée.

L'hon. M. FISHER : C'est absolument comme lorsqu'une loi doit entrer en vigueur, après sa promulgation.

M. SPROULE : Je ne crois pas que ce soit la même chose. Nous votons souvent des lois qui doivent entrer en vigueur après leur promulgation, mais dans le cas actuel, la loi sera en vigueur et un décret en conseil en suspendra l'application.

M. LOGGIE : J'aimerais à savoir du ministre si une société peut se servir, concurremment avec son étiquette ordinaire, d'une autre étiquette portant un nom différent. Voici un exemple : je représente la maison qui fabrique les conserves de homard " Golden Crown Brand ". Nous sommes très particuliers au sujet de cette marque et pour cette raison, nous nous servons également d'une autre étiquette, pour la marque " Golden Diamond Brand ", avec un nom fictif, représentant les fabricants. Nous sommes les fabricants et cependant, sur l'étiquette la maison est désignée sous un autre nom.

Plusieurs DEPUTES : Oh ! oh ! Retirez-le.

M. HENDERSON : Quelle marque mangez-vous ?

M. LOGGIE : Je vais donner lecture de la lettre que j'ai ici et l'honorable député saura à qui s'adresser pour avoir une marchandise de première classe :

Montréal, 8 décembre 1906.

MM. W. S. Loggie et Cie (limitée),
Chatham (N.-B.).

Messieurs,—Aurez-vous l'obligence de nous faire savoir si vous pouvez nous fournir d'autres homards dits " Rock Lobsters ", de la marque " Golden Crown ", dans des boîtes d'une demi-livre, comme le dernier envoi.

Ils ont donné entière satisfaction et nous aimerions à faire une spécialité de cette marque à l'avenir. En attendant, notre assortiment de boîtes d'une demi-livre s'épuise rapidement et nous voudrions en recevoir une

nouvelle consignation, si vous pouvez nous la fournir au même prix que la précédente. Veuillez nous en informer, et vous obligerez.

Vos dévoués serviteurs,
FRASER, VIGER ET CIE.

Comme nous tenons beaucoup à la réputation de cette marque, nous avons une autre étiquette que nous mettons sur une marque de qualité un peu inférieure. J'apprends qu'il est question de prolonger le délai accordé pour changer les étiquettes, et je voudrais savoir si on nous donnera le temps d'utiliser celles que nous avons en mains.

(Il est fait rapport du bill.)

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE TARIF DOUANIER.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens et passe à la suite de la discussion sur le tarif douanier.

151. Jus de limon et jus de fruits alcoolisés, ou contenant plus de 25 p. 100 de spiritueux de preuve, le gallon, $2.40 et 30 p. 100.

152. Jus de limon et autres sirops et jus de fruits n.a.p., 15 p. 100, 17 p. 100 et 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Sous l'ancien tarif, ces sirops ne contenant pas plus de 25 p. 100 de spiritueux de preuve, étaient frappés comme à présent d'un droit uniforme de 60 cents par gallon. Ceux qui contenaient plus de 25 p. 100 d'alcool, payaient $2 par gallon et ce droit est porté à $2.40, plus 30 p. 100 *ad valorem*.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la raison de ce changement ?

L'hon. M. FIELDING : C'est pour faire concorder ce droit avec celui qui frappe les spiritueux.

L'hon. M. FOSTER : Le jus de limon et le jus de fruit ne devraient pas être taxés de la même manière que les spiritueux. Ce sont des boissons de tempérance.

L'hon. M. FIELDING. Ils sont additionnés d'alcool.

L'hon. M. FOSTER : J'admets qu'il faut une ligne de démarcation quelque part ; cependant le jus de limon contenant 24½ p. 100 d'alcool est frappé d'un droit de 60 cents par gallon, et celui qui en contient 25½ p. 100 est taxé à $2.40 le gallon.

L'hon. M. PATERSON : Il faut bien tirer la ligne quelque part.

L'hon. M. FOSTER : Le droit pourrait être gradué d'après le percentage d'alcool.

L'hon. M. FIELDING : Ce changement a été introduit à la demande du département des Douanes, pour assurer l'uniformité et faciliter les opérations.

L'hon. M. FOSTER : Pour faciliter le travail des employés vous pouvez nuire au commerce du jus de limon.



L'hon. M. FIELDING : L'avantage est pour les employés et pour le public.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre ferait bien d'étudier la question.

L'hon. M. FIELDING : Je l'étudierai. On me dit qu'une proportion de 6 p. 100 d'alcool est suffisante pour assurer la conservation ; quand la proportion atteint 25 p. 100, ce n'est plus une question de conservation.

L'hon. M. FOSTER : D'où viennent ces jus de limon et autres fruits ?

L'hon. M. FIELDING : D'Angleterre, des Antilles, de la France, de l'Allemagne, de la Hollande, de la Suisse et des Etats-Unis. La plus grande partie vient de l'Angleterre et des Etats-Unis.

157. L'alcool éthylique, lorsqu'il est importé par le ministère du Revenu de l'intérieur ou par une personne avec l'autorisation du ministère du Revenu de l'intérieur, pour être dénaturé dans le but de servir dans les arts et les industries et pour combustible, éclairage et force motrice, sera importé aux ports désignés dans les règlements prescrits par les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur, sauf les dispositions de l'Acte du Revenu de l'intérieur et des règlements du ministère du Revenu de l'intérieur, en franchise, en franchise, en franchise.

158. L'alcool méthylique, lorsqu'il est importé par le ministère du Revenu de l'intérieur ou par une personne avec l'autorisation du ministère du Revenu de l'intérieur afin de servir à dénaturer l'alcool pour l'usage dans les arts et les industries et pour combustible, éclairage et force motrice sera importé aux ports désignés dans les règlements prescrits par les ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur sauf les dispositions de l'Acte du Revenu de l'intérieur et des règlements du ministère du Revenu de l'intérieur, par gallon, 20 cents, 20 cents, 20 cents.

Il est entendu que le Gouverneur pourra par décret, rendu en conseil des ministres, déduire ou abolir le droit spécifié dans cet item.

L'hon. M. FIELDING. Ces deux articles, se rapportant à l'alcool dénaturé, sont ceux que j'ai expliqués dans mon discours sur le budget, et c'est en quelque sorte une expérience que nous faisons.

M. PERLEY : Pourquoi admet-on l'alcool éthylique en franchise, absolument, quand l'alcool méthylique ne le sera que par décret de l'exécutif, puisque les deux produits servent aux mêmes usages ?

L'hon. M. FIELDING : L'alcool de bois n'est qu'un agent de dénaturation. Il se fabrique au Canada, et s'il peut être vendu ici à un prix qui nous permettra d'obtenir de l'alcool dénaturé, à bas prix, nous n'avons aucune intention d'en permettre l'admission en franchise. Si, au contraire, on constate qu'il est impossible de l'obtenir ici à des conditions raisonnables, le Gouverneur, en conseil, pourra en décréter l'admission en franchise.

M. PERLEY : On fabrique aussi de l'alcool éthylique au Canada. Pourquoi ne pas mettre les deux produits sur le même pied? Si les fabricants peuvent nous fournir ces produits à des prix raisonnables, ils doivent être également protégés.

L'hon. M. FIELDING : L'alcool méthylique ou l'alcool de bois sert uniquement à la dénaturation, tandis que l'alcool éthylique sert à une foule d'usages (quelques-uns en boivent) et s'il est admis en franchise, personne n'en souffrira ; il en résultera simplement qu'une nouvelle industrie qui sera peut-être créée pourra utiliser ce produit. D'un autre côté, admettre l'alcool de bois en franchise équivaudrait à vouloir créer une nouvelle industrie, et en même temps lui fermer tout débouché.

M. PERLEY : Je tiens à déclarer que dans mes remarques d'hier et d'aujourd'hui, il n'y a aucun parti pris, ni contre les fabricants d'alcool de bois, ni contre les fabricants d'alcool ordinaire. Ils exercent tous leurs industries pour le bien du pays. Mais je dis que l'alcool. lui-même, devrait être fabriqué dans le pays, si la chose peut se faire à des prix raisonnables. Comme le dit le ministre, c'est une industrie nouvelle, qui ne nuirait en rien à la consommation ordinaire de l'alcool. D'après ce que je sais, l'alcool de bois sert à d'autres usages aux Etats-Unis et il n'y a pas de doute qu'au Canada on trouvera d'autres moyens de l'utiliser.

M. SPROULE : Actuellement on s'en sert au Canada pour une douzaine d'usages différents.

L'hon. M. FIELDING : Pas en quantité appréciable me dit-on. Pourquoi s'en sert-on autrement que pour dénaturer ?

M. SPROULE : Comme combustible, pour dissoudre les gommes et les médicaments, et aussi, je crois, dans la fabrication de certains vernis.

L'hon. M. FIELDING : Cet alcool méthylique n'est-il pas simplement l'alcool dénaturé que nous fabriquons ? Ce n'est pas l'alcool de bois lui-même, mais l'alcool éthylique traité au moyen d'un produit dénaturant que nous appelons ici l'alcool méthylique.

M. MILLER : Il se fabrique annuellement aux Etats-Unis 10,000,000 de gallons d'alcool de bois, et une faible partie seulement sert à la dénaturation ; le reste est employé dans différentes industries.

L'hon. M. FIELDING : Au Canada, il est surtout employé pour la dénaturation.

L'hon. M. TEMPLEMAN: La plus grande partie de l'alcool de bois au Canada est consommée par les industriels.

L'hon. M. FIELDING : Ne l'emploient-ils pas comme alcool méthylique ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On consomme plus d'alcool de bois que d'alcool méthylique et ce qui alarme tant les fabricants d'alcool de bois, c'est que si nous réussissons à abaisser le prix de l'alcool méthylique, il remplacera l'alcool de bois et cette industrie sera ruinée. Voilà l'obstacle auquel nous nous heurtons en voulant produire l'alcool méthylique à bas prix.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la différence entre les deux ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : L'alcool méthylique est un alcool de grain, mélangé à une certaine quantité d'alcool de bois.

On obtient la dénaturation à peu près complète de l'alcool de grain en y ajoutant de l'alcool méthylique ou de l'esprit de bois dans une certaine proportion. Pendant longtemps, au Canada, on a ajouté 25 p. 100 d'esprit de bois pour obtenir l'alcool dénaturé de la qualité dite n° 1, tandis que pour la qualité dite n° 2, on employait l'esprit de bois et l'alcool de grain en égale proportion. Ces proportions sont très fortes, et l'esprit de bois coûtant plus cher que l'alcool méthylique, il s'en est suivi qu'au Canada le prix de l'alcool dénaturé est resté très élevé depuis nombre d'années.

A l'heure qu'il est, nous sommes tenus par contrat de payer l'esprit de bois $1.29 le gallon, bien que les pharmaciens le paient la moitié moins cher et qu'il se vende 35 cents le gallon aux Etats-Unis. Nos traités avec les fabricants d'esprit de bois ont encore une année à rester en vigueur ; force nous sera donc de payer ce prix-là tout l'esprit de bois dont nous aurons besoin pendant l'année qui va s'écouler, mais au lieu de faire entrer 25 ou 50 p. 100 de cet alcool dans la dénaturation, nous n'en faisons plus entrer que 10 p. 100, ce qui réduit sensiblement le prix de revient de l'alcool méthylé. Nous comptons pouvoir fournir au public de l'alcool méthylé ou dénaturé qui se vendra moins cher qu'à présent.

Ce que je tenais surtout à faire observer, c'est que, en réalité, nos manufactures consomment des centaines de milliers de gallons d'esprit de bois fabriqué au Canada. A venir jusqu'au 1er janvier de cette année, il ne s'est jamais employé autre chose que de l'esprit de bois dans les fabriques américaines, et jamais, avant cette date, on n'a entendu dire que l'on ait sorti de l'alcool de grain des entrepôts pour le dénaturer. Aux Etats-Unis, l'industrie consomme 10,000,000 de gallons d'esprit de bois. Les manufactures canadiennes consomment plus d'esprit de bois que d'alcool méthylé ; mais l'alcool dénaturé étant d'un emploi plus avantageux dans les arts et les sciences, nous comptons qu'il supplantera complètement l'esprit de bois dont on se sert aujourd'hui.

Ce qu'il faut au public—et c'est aussi le but que le ministère cherche à atteindre graduellement—c'est l'abaissement du coût de l'alcool dénaturé, et c'est pour répondre

à ce besoin que le tarif a été ainsi modifié. Une autre cause du prix relativement élevé de l'alcool méthylé au Canada, c'est que le ministère paie l'alcool de grain 41 cents le gallon. Pour de l'alcool de 65 p. 100 au-dessus de la force de preuve, c'est très cher. Nous estimons que les distillateurs devraient pouvoir nous vendre à bien meilleur marché l'alcool de grain dont nous avons besoin. S'ils ne le peuvent pas, si l'alcool de grain ne peut se distiller au Canada à moins de 41 cents le gallon, force nous sera, puisque l'on réclame l'abaissement du prix de l'alcool dénaturé pour le faire servir au chauffage, à l'éclairage et à la production de la force motrice, de l'importer des pays où il se fabrique à bon marché, de Cuba, par exemple, où on le fabrique avec les rebuts des raffineries de sucre.

Elle est donc sage la disposition du tarif qui autorise l'importation libre de l'alcool de grain et de l'esprit de bois en cas de besoin. Il va sans dire qu'il n'y aura pas lieu d'importer ces alcools si l'on peut se les procurer au Canada à un prix susceptible de leur permettre de concurrencer la gazoline et le pétrole. Dans le cas contraire, il faudra nécessairement en faire l'importation prévue au tarif.

M. PERLEY : Je ne demande pas mieux que le ministère fasse tout en son pouvoir pour réduire le coût de l'alcool dénaturé, mais il nous incombe aussi de ne rien négliger pour protéger les fabriques d'alcool éthylique et d'esprit de bois qui sont déjà établies au Canada. Ces établissements sont dans un état florissant, et il faudrait, autant que possible, se garder de leur nuire. Il serait préférable d'assujettir ces deux alcools au paiement d'un droit et d'autoriser le Gouverneur en conseil à l'abolir en cas de nécessité, comme cela se fait à l'égard de l'alcool méthylique. L'alcool éthylique et l'alcool méthylique devraient être mis sur un pied d'égalité ; si après avoir établi un droit sur le premier, le ministre juge qu'il se vend encore trop cher, il devrait se trouver en mesure de pouvoir abolir ce droit, comme cela se pratique à l'égard de l'alcool méthylique.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Quand l'alcool dénaturé s'achètera à bon marché, il s'en consommera des millions de gallons sans que cette consommation nuise en rien aux distillateurs ; ceux-ci, en effet, fabriquent des boissons et non pas de l'alcool destiné à des fins industrielles. Le commerce tout nouveau qui s'établirait ne saurait alarmer les distillateurs ; et puis, je me demande quand nous pourrons compter avoir l'alcool dénaturé à bon marché au Canada si les distillateurs canadiens, que nous avons invités deux fois à soumissionner depuis six mois, persistent à refuser, comme ils l'ont fait, de nous vendre l'alcool de grain moins de 41 cents le gallon. L'unique ressource qui nous restera pour obtenir l'alcool à bon compte sera de l'importer à la faveur d'une disposition comme celle-ci.



162. Vins médicinaux ou combinés avec des médicaments, y compris le vermouth et le vin de gingembre ne contenant pas plus de quarante pour cent d'esprit de preuve, 50 p. 100, 50 p. 100, 50 p. 100.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi avez-vous réduit le droit sur les vins médicinaux ou combinés avec des médicaments, y compris le vermouth?

L'hon. M. FIELDING : L'article 7 de l'ancien tarif imposait un droit de $1.50 le gallon sur les vins médicinaux ou combinés avec des médicaments ne contenant pas plus de 40 p. 100 d'esprit de preuve, et de 90 cents le gallon sur le vermouth ne contenant pas plus de 36 p. 100, et sur le vin de gingembre ne contenant pas plus de 26 p. 100 d'esprit de preuve. Lorsque la proportion d'alcool était plus forte, le droit était de $2.40 le gallon. Nous avons établi un droit *ad valorem* parce que la valeur de ces vins est très variée.

L'hon. M. FOSTER : Le droit sur le vermouth semble avoir été sensiblement diminué.

L'hon. M. FIELDING: Nous avons voulu faire une classification générale. L'une des raisons qui nous ont déterminés à établir un droit *ad valorem*, c'est que cet article est d'une valeur très variable. Les fonctionnaires me disent que l'ancien droit était de 75 p. 100, mais, eu égard à la différence qui s'accuse dans la valeur, il est difficile d'établir un prix moyen.

L'hon. M. FOSTER : C'est une liqueur réellement forte. En établissant un droit *ad valorem*, vous autorisez l'importation à la faveur d'un tarif très bas, comparé aux droits qui frappent d'autres liqueurs, des vermouths de qualité inférieure, de liqueurs de fantaisie qui ne renferment pas de médicaments.

L'hon. M. FIELDING : Mais la proportion d'alcool est restreinte. Quand le vermouth contient plus de 40 p. 100 d'esprit de preuve, il est assujéti au même droit que les spiritueux.

L'hon. M. FOSTER : Elle est bien forte, ce me semble, la liqueur qui contient 40 p. 100 d'esprit de preuve.

M. PERLEY : Les statistiques du commerce et de la navigation m'apprennent qu'il ne s'en est pour ainsi dire pas importé, au cours de l'année dernière, qui contînt plus de 36 p. 100 d'esprit de preuve.

L'hon. M. FIELDING : Nombre de médicaments brevetés en contiennent au delà de 40 p. 100.

L'hon. M. FOSTER : Il ne me plaît pas de voir le vermouth associé aux vins médicinaux combinés avec des médicaments et admis à bénéficier des faibles droits juste-

ment établis en faveur de ces derniers. Je veux bien que l'on n'impose qu'un faible droit sur les vins médicinaux, mais le vermouth n'est qu'une simple liqueur.

L'hon. M. FIELDING : C'est un alcool médicamenté.

163. Vins de toute sorte, n.a.p., y compris les vins d'orange, citron, framboise, fraise, sureau et groseille, contenant vingt-six pour cent ou moins d'esprit de preuve, importés en cercles ou en bouteilles, le gallon, 25 cents, 25 cents, 25 cents, et 30 p. 100, 30 p. 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Cet article ne nous permettant pas, en son état actuel, d'atteindre le but que nous nous proposons, je rayerai le 30 p. 100 des deux premières colonnes pour ne le laisser subsister qu'au tarif général. Les dispositions du traité avec la France s'appliquent ici tandis que le droit de 30 p. 100 s'appliquerait aux pays qui, comme les Etats-Unis, ne sont pas admis à bénéficier de la clause relative à la nation la plus favorisée.

165. Champagne et tous les autres vins mousseux :

(a) En bouteilles contenant chacune pas plus d'une pinte, mais plus d'une chopine (ancienne mesure à vin), la douzaine de bouteilles, $3.30, $3.30, $3.30, et 30 p. 100, 30 p. 100, 30 p. 100.

(b) En bouteilles ne contenant pas plus d'une chopine chacune, mais plus d'un demiard (ancienne mesure à vin), la douzaine de bouteilles $1.65, $1.65, $1,65, et 30 p. 100, 30 p. 100, 30 p. 100.

(c) En bouteilles contenant un demiard chacune ou moins, la douzaine de bouteilles, 82 cents, 82 cents, 82 cents, et 30 p. 100, 30 p. 100, 30 p. 100.

(d) En bouteilles contenant plus d'une pinte chacune (mesure à vin), le gallon, $1.50, $1.50, $1,50, et 30 p. 100, 30 p. 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Pour la même raison, le même amendement supprime le droit de 30 p. 100 inscrit dans les deux premières colonnes.

166. Acétone et acétate d'amyle, 30 p. 100, 30 p 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ces produits n'étaient pas mentionnés dans l'ancien tarif et étaient assujettis à un droit de 20 p. 100. Nous les frappons d'un droit de 30 p. 100 parce que ce sont des dérivés de l'alcool méthylique.

GROUPE 5—PATE DE PAPIER, LIVRES ET PAPIER.

169. Livres : romans, cartes, fables ou ouvrages analogues, non reliés, brochés ou en feuilles détachées, non compris les éditions annuelles dites de Noël ou autres publications connues généralement comme livres pour la jeunesse ou l'enfance, 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit différentiel, qui était ci-devant de 13½ p. 100 est maintenant de 15 p. 100. De 20 p. 100 qu'il était, le droit prévu par le tarif général est porté à 25 p. 100.

175. Livres ni imprimés ni reproduits au Canada, compris dans les programmes d'une université, d'un collège ou d'une école légalement reconnus au Canada, etc.

L'hon. M. FIELDING : Les dispositions de cet article s'étendent aux ouvrages qui, n'étant ni imprimés ni reproduits au Canada, font partie du programme d'études de quelque université, collège ou école du Canada. Sous l'ancien tarif il ne concernait que les livres en usage dans les institutions d'ordre supérieur, tandis qu'aujourd'hui il s'étend à toutes les écoles.

L'hon. M. FOSTER : Et du moment qu'on les imprime au Canada...

L'hon. M. FIELDING : Ils deviennent imposables.

184. Journaux et publications trimestrielles, mensuelles et bi-mensuelles, ainsi que journaux littéraires hebdomadaires, non reliés ; gravures de modes pour tailleurs, modistes et couturières, en franchise.

M. PORTER : J'appelle l'attention du ministre sur une question qui me fut signalée il y a quelque temps par une personne qui s'occupe de la vente d'une publication qui est complétée au Canada. J'ai compris que les matériaux entrant dans cette publication sont préparés aux Etats-Unis par un procédé breveté et sont envoyés au Canada pour être brochés. La couverture est mise ici ; le titre est imprimé au Canada ; en un mot, le travail est fini ici. On me dit que sur les matériaux ainsi importés au Canada pour y être assemblés, le Gouvernement perçoit un droit, tandis que les magazines entièrement confectionnés aux Etats-Unis ne sont assujettis à aucun droit. J'aimerais savoir si cela est bien vrai. Il me semble qu'un livre non fini devrait être admis à des conditions au moins aussi avantageuses qu'un livre fini. Pour l'information du ministre, j'ajouterai que cette même personne m'a dit qu'après avoir été prévenue qu'elle aurait un droit à payer, elle s'est informée de ce que serait ce droit ; on lui a répondu que cet article n'étant pas mentionné dans le tarif, il serait traité comme tous les articles qui n'y sont pas mentionnés, c'est-à-dire que le droit à acquitter serait très élevé.

L'hon. M. FIELDING : Si j'avais de plus amples renseignements sur ce cas particuliers, je ferais faire des investigations. Ces matériaux sont peut-être assujettis à un droit très élevé parce qu'on les considère comme des imprimés.

M. PORTER : On me dit que les éléments qui entrent dans la confection du magazine sont préparés en grande quantité aux Etats-Unis, et qu'ils servent à différentees publications. Ils entrent dans la publication d'un magazine canadien, et cette personne est tenue d'acquitter un droit, tandis que la publication américaine renfermant les mêmes éléments est admise en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Suivant l'exposé que fait l'honorable député, il existerait quelque inégalité. Je serais bien aise d'avoir d'autres renseignements, car je m'empresserais de faire faire des investigations à ce sujet.

M. PORTER : Je tâcherai de fournir ces renseignements à l'honorable ministre.

189. Tubes et cônes de toutes dimensions, fabriqués en papier, pour y rouler le fil, en franchise.

L'hon. M. FIELDING: Ces articles étaient déjà admis en franchise lorsqu'ils étaient importés par les fabricants de fil ou de tissus de coton. La disposition est modifiée de façon à s'étendre à l'industrie des lainages.

191. Papier collé sur toiles pour faux-cols (Union collar cloth paper), en feuilles ou en rouleaux, glacé ou fini, 12½ p. 100, 17½ p. 10, 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a un changement fractionnaire dans le tarif différentiel; c'est le seul.

(L'article est réservé.)

192. Carton de paille, carton de pâte et carton, papier, feutre ou carton de paille goudronnés, papier sablé, verré ou de silex, et papier ou toile d'émeri, 15 p. 100, 22½ p. 100. 15 p. 100.

193. Sacs en papier de toute sorte, imprimés ou non, 15 p. 100, 25 p. 100, 27 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ici, le droit est élevé de 25 à 27½ p. 100. De 16⅔ qu'il était, le droit prévu au tarif différentiel est abaissé à 15 p. 100.

L'hon. M. FOSTER : Vous avez modifié le tarif différentiel ?

L'hon. M. FIELDING : Nous avons relevé le tarif général de deux et demi pour cent.

L'hon. M. PATERSON : Il s'accuse ici une nouvelle erreur ; il faudrait ajouter une demie au 27 p. 100 inscrit dans la colonne du tarif général.

194. Cartes à jouer, le jeu, 5 cents, 7 cents, 8 cents.

L'hon. M. FIELDING : Cet article accuse une augmentation. Sous l'ancien tarif, les droits étaient de 6 et de 4 cents ; ils sont maintenant de 8, de 7 et de 5.

M. GANONG : Est-ce pour assurer un peu plus de revenu ou un peu plus de protection ?

L'hon. M. FIELDING : Un peu des deux.

195. Papier de tenture ou papier peint, bordures ou papier à bordure, et autres papiers de toute sorte, 22½ p. 100, 32 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : A part un léger abaissement du tarif différentiel, les droits restent les mêmes.

196. Papier à imprimer les journaux et tout papier à imprimer, en feuilles ou en rouleaux, estimé à pas plus de deux cents et quart la livre, 10 p. 100, 12½ p. 100, 15 p. 100.

M. PERLEY : De quel droit est frappé aux Etats-Unis le papier à imprimer les journaux ?

L'hon. M. FIELDING : Aux Etats-Unis, ces droits sont très compliqués et varient suivant la qualité du papier. Sur le papier dont la valeur n'excède pas deux cents la livre, le droit est de trois dixièmes d'un cent, et s'élève à quatre, cinq, six et huit dixièmes, selon que la valeur du papier est grande.

M. PERLEY : D'où il suit, si je ne me trompe, que les Etats-Unis imposent sur le papier à imprimer les journaux des droits plus élevés que les nôtres.

L'hon. M. FIELDING : En effet.

M. PERLEY : Je regrette que le Gouvernement n'ait pas tiré parti de cette circonstance pour tenter d'implanter solidement l'industrie du papier au Canada. S'il est au monde un pays qui devrait fabriquer tout son papier, c'est bien le nôtre, et cependant nous avons importé l'an dernier pour plus de $3,000,000 de papier de toute sorte. Nous possédons assez de bois pour fournir la pâte et le papier à la moitié de l'univers, et cette pâte et ce papier, nous devrions être en situation de les fabriquer nous-mêmes. Les fabriques canadiennes ne seront en mesure de pourvoir aux besoins du pays que lorsqu'il sera établi des droits assez élevés pour nous mettre sur un pied d'égalité avec les Américains.

L'hon. M. FOSTER : Combien s'est-il importé de papier ?

M. PERLEY : L'année dernière, il s'est importé au Canada pour plus de $3,000,000 de papier et d'articles en papier. Les Américains nous achètent chaque année de grandes quantités de bois à pâte qu'ils convertissent en papier aux Etats-Unis, où le bois destiné à cette industrie est libre de droits. D'autre part, la pâte de bois et le papier que nous exportons chez nos voisins sont assujettis à des droits écrasants. Il me semble qu'en cette matière nous pourrions obtenir d'être traités avec justice, d'autant que les Américains se voient obligés de venir chercher au Canada une partie considérable de leur bois à pâte. Si les Etats-Unis permettaient l'importation de notre pâte de bois et de notre papier aux mêmes conditions que notre bois à pâte, nous pourrions jouir de notre juste part du commerce, vu que nous possédons la matière première. Cette question, je le sais, est beaucoup trop importante pour qu'on la puisse discuter à fond en quelques minutes, mais je regrette que le Gouvernement n'ait absolument rien fait dans le but d'implanter cette grande industrie dans un pays comme le nôtre où les conditions lui assurent un développement merveilleux.

L'hon. M. FIELDING : L'établissement d'un droit d'exportation sur le bois à pâte constitue une question très importante que je ne me sens pas disposé à aborder en ce moment, d'autant qu'elle ne se rattache pas nécessairement à l'article qui nous occupe. J'admets avec l'honorable député que s'il est un article qui se puisse fabriquer avantageusement au Canada, c'est bien le papier, et c'est ce qui me fait dire que nous devrions pouvoir fabriquer ce produit à la faveur d'un tarif modéré et non d'un tarif excessivement élevé.

Mon honorable ami semble avoir oublié un fait assez important, c'est que l'on s'est plaint, il y a quelques années de l'existence au Canada d'un monopole. et le seul cas prévu par cet article du tarif dont nous ayons pu nous occuper sérieusement fut le suivant : la commission instituée pour s'enquérir de l'existence du prétendu monopole conclut, dans son rapport, à l'existence réelle d'une coalition. Le Gouvernement constata que les droits alors établis par le tarif canadien étaient au nombre des circonstances qui avaient permis aux fabricants de se coaliser pour demander un prix excessif de leurs produits ; nous prévalant des dispositions de la loi, nous abaissâmes alors le droit à 15 p. 100. Mon honorable ami propose l'imposition d'un droit sur le papier à imprimer les journaux, mais je doute qu'une telle proposition soit favorablement accueillie par l'opinion publique.

M. SPROULE : Pourquoi avez-vous agi de la sorte au lieu de vous prévaloir des dispositions du code criminel ?

L'hon. M. FIELDING : Parce que c'est aux procureurs généraux des provinces et non à nous, les débats réitérés qui ont eu lieu ici ont dû l'apprendre à mon honorable ami, qu'il appartient de faire appliquer les dispositions de la loi en matière criminelle.

M. SPROULE : Et vous n'avez pu ni les appliquer vous-même ni les faire appliquer par les provinces ?

L'hon. M. FIELDING : Nous n'avons pas le droit d'obliger les provinces à les appliquer. Mais rien n'empêche n'importe quel citoyen du Canada d'en réclamer l'application ; car un des grands avantages qu'offre le code criminel, c'est que quiconque est en mesure de faire une preuve suffisante devant les tribunaux est libre de demander que les dispositions en soient appliquées.

M. SPROULE : La chose serait facile à faire si le Gouvernement le voulait et qu'il fût disposé à solder les frais de l'affaire; il n'aurait qu'à s'adresser à quelqu'un de ses partisans.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami est par trop exigeant, car lorsque nous tentons d'atteindre les trusts et d'abaisser les droits, la gauche ne manque jamais de nous blâmer.

M. SPROULE : Non pas. Voici ce que je dis : puisqu'en recourant à d'autres moyens, on peut obtenir le même résultat et maintenir le papier à son prix normal, ne vaudrait-il pas mieux user de ces moyens tout en opposant le même droit aux Américains ?

L'hon. M. FIELDING : Non, parce que la mise en prison de tous les fabricants de papier du pays ne changerait en rien le prix du papier. Tout ce que demandaient les imprimeurs, c'est la réduction du prix de cet article. En agissant comme nous avons fait, nous avons obtenu le résultat désiré, tandis que nous ne l'aurions pas obtenu si nous avions suivi la ligne de conduite que suggère mon honorable ami.

M. SPROULE : Je ne sais pas. Le ministre dit que la cherté du papier provenait de l'existence d'un trust; en punissant les membres de ce trust, on aurait assuré l'abaissement du prix du papier.

L'hon. M. FIELDING : Le seul moyen de les arrêter, eût été de les jeter en prison.

M. SPROULE : Le papier ne se fût-il pas vendu moins cher?

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. SPROULE : La mise à exécution des dispositions du code criminel est susceptible de réprimer bien des crimes et de corriger nombre d'abus. On peut fort bien édicter des peines assez rigoureuses pour mettre fin aux coalitions; dans ce cas, le papier ne se vendrait-il pas moins cher ?

L'hon. M. FIELDING : On ne tuerait pas le trust. On ne mettrait en prison que quelques particuliers, et le prix du papier resterait le même.

M. SPROULE : Pas du tout. Supposons que cinq fabricants de papier du Canada se coalisent dans le but de provoquer la hausse du prix du papier : ne pourriez-vous pas établir des peines assez rigoureuses pour mettre fin à leur trust? En agissant de la sorte, vous assureriez le retour du papier à son prix normal.

M. PERLEY : Le ministre a donné à entendre que je ne veux pas que l'on combatte le trust du papier. Je suis aussi contraire aux trusts que mon honorable ami l'est lui-même, mais tout en désirant que le Gouvernement atteigne son but, je voudrais que le règlement de la question de la pâte de bois et du papier fût effectué dans un esprit de justice à l'égard du Canada et des Etats-Unis. L'un des moyens d'obtenir ce résultat consiste à mettre des entraves aux importations américaines.

Puisque le Gouvernement se voit dans l'impossibilité d'imposer un droit sur le bois à pâte destiné à l'exportation, il pourrait assurément trouver quelque autre moyen d'obtenir justice. Le ministre a tort de laisser entendre que les députés de la gau-

che seraient bien aises que le trust maintînt le prix du papier à un chiffre élevé. Ce que nous prétendons, c'est que le Gouvernement n'a rien tenté en ces dernières années dans le but de remédier à la situation créée par ce singulier tarif à la faveur duquel les Américains viennent chercher au Canada la matière première qui leur manque et interdisent l'accès de leur marché à nos fabricants de papier.

L'hon. M. FIELDING : Ce n'est pas ce que mon honorable ami appelle l'égalité de traitement entre le Canada et les Etats-Unis que demandèrent les propriétaires de journaux, mais bien la réduction des droits sur le papier, et nous avons accédé à leur demande. Le trust s'est énergiquement opposé à cette réduction. Aujourd'hui, mon honorable ami voudrait que les anciens droits chers aux trusts fussent rétablis. C'est sur ce point que nous différons.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce aux droits ou au trust qui élevait les prix que les propriétaires de journaux trouvaient à redire?

L'hon. M. FIELDING : Pourvu qu'ils aient le papier à bon marché, les propriétaires de journaux se soucient peu des minuties.

M. FOWLER : Vous devriez en faire autant.

L'hon. M. FIELDING : C'est ce que nous avons fait, et ils ont paru assez contents.

L'hon. M. FOSTER : Ne se plaignaient-ils pas du trust?

L'hon. M. FIELDING : Ils se plaignaient de la cherté du papier. Nous les avons invités à prouver l'existence du trust et c'est ce qu'ils firent; nous avons ensuite abaissé les droits et ils nous en ont remerciés.

L'hon. M. FOSTER : Les propriétaires prétendirent qu'à la suite de la formation du trust, les fabricants demandèrent de leur papier un prix représentant plus qu'un bénéfice raisonnable; et c'est pour cela qu'ils prièrent le Gouvernement de briser le trust. Le Gouvernement satisfit à leur demande en abaissant les droits au détriment d'une importante industrie. La demande de mon honorable ami d'Argenteuil (M. Perley) se résume à ceci : n'est-il pas possible d'écraser un trust sans nuire à une industrie qui ne fait pas vivre seulement une demi-douzaine de fabricants? Vous punissez, il est vrai une demi-douzaine de trustards, mais vous punissez en même temps tous les ouvriers et tous les employés que l'industrie du papier fait vivre. Ainsi, l'industrie métallurgique fournit de l'emploi à des milliers de personnes; or, si quelques propriétaires d'établissements métallurgiques se coalisaient dans le but de provoquer une hausse du prix du fer et de l'acier, et que le Gouvernement décidât de mettre fin à cette coalition en recourant au moyen dont il a usé à l'égard du trust du papier, ç'en serait fait de l'industrie métallurgique au Canada. Cette manière de trancher la question est irrationnelle. On punit les ouvriers innocents bien plus cruellement que les trustards coupables. Cette solution, je l'ai toujours jugée contraire à la saine raison, parce qu'elle pèse très lourdement sur les innocents et qu'elle est relativement légère aux coupables. Il doit se trouver quelque moyen par lequel un gouvernement puissant pourrait écraser un trust sans amener en même temps la ruine d'une industrie.

M. JOHNSTON : Si mon honorable ami dArgenteuil (M. Perley) jetant un coup-d'œil sur les rapports, il constaterait qu'il s'importe au Canada très peu de papier à imprimer les journaux. Quant à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), il se plaint de la manière d'agir du Gouvernement à l'égard du trust du papier, mais il n'y avait pas d'autre moyen d'assurer l'abaissement des prix ; en effet, lors même que l'on eût intenté des poursuites contre les trustards, la position des consommateurs de papier n'en aurait pas été meilleure.

M. FOWLER : Pourquoi ?

M. JOHNSTON : Parce que les trustards auraient pu s'accommoder de payer plusieurs fois l'amende ; les droits étant maintenus, il leur était loisible de faire payer leur papier aussi cher que le permettait la concurrence américaine.

M. FOWLER : De ce qu'un voleur sort de prison devient récidiviste, en concluez-vous que la loi contre le vol est inutile ?

M. JOHNSTON : Les propriétaires de journaux voulaient qu'il fût remédié à la situation d'une manière pratique. Ils étudièrent donc la question en hommes pratiques et en vinrent à la conclusion que le seul moyen de la régler consistait à agir comme ils firent.

L'hon. M. FOSTER : Qui en vint à cette conclusion ?

M. JOHNSTON : Les propriétaires de journaux démontrèrent l'existence du trust et firent voir l'exploitation dont ils étaient victimes de la part des fabricants de papier.

M. FOWLER : Le Gouvernement a-t-il agi comme il a fait parce que les propriétaires de journaux en étaient venus à la conclusion qu'il valait mieux abaisser les droits que traduire les trustards en cour d'assise ? En cette matière, mon honorable ami (M. Johnston) exprime-t-il la pensée du Gouvernement ?

L'hon. M. FIELDING : Je crois qu'il le fait en ce moment.

M. JOHNSTON : A quoi bon discuter cette question avec l'honorable député (M. Fowler), puisqu'il ignore absolument ce qui s'est passé ? Je ne dis pas que le Gouver-

nement s'est fondé, pour intervenir, sur les conclusions des propriétaires de journaux, mais j'affirme que les propriétaires de journaux ont signalé un grief à l'attention du Gouvernement. Celui-ci institua une commission qui conclut à l'existence d'un trust; après quoi le Gouvernement abaissa les droits imposés sur le papier, ce dont tous les propriétaires de journaux du pays, ainsi soulagés, furent très contents.

M. FOWLER : Si mon honorable ami (M. Johnston) connaît les faits, il n'est pas heureux dans sa façon de les élucider. Je n'ai pas modifié mon opinion en dépit de ce qu'avance l'honorable député dont l'explication est difficile à comprendre. Voici les faits : on a prétendu qu'à cause de l'existence d'une coalition d'industriels, le prix des matières imprimées était plus considérable qu'il ne devait l'être, tout en tenant compte d'un bénéfice raisonnable aux manufacturiers. La commission du tarif a constaté l'existence de ce trust et elle s'est demandé quel remède elle pourrait bien appliquer à cet état de choses. Cette industrie était très importante ; elle fournissait de l'emploi, soit directement, soit indirectement, à un grand nombre de personnes ; au lieu d'invoquer le code pénal pour punir les membres de cette combinaison, le Gouvernement a simplement réduit les droits sur le papier. On imposa un droit sur le papier pour encourager cette industrie particulière, et cependant le Gouvernement entreprit de détruire celle-ci au lieu de poursuivre devant les tribunaux ceux qui s'étaient rendus coupables de ce crime.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député (M. Fowler) se trompe ; la commission a fait rapport qu'un trust existait ; qu'il avait bien à tort élevé les prix et que cette tâche lui avait été facile grâce au droit imposé. Il appartenait donc au Gouvernement siégeant en conseil des ministres d'étudier si ce papier serait compris dans la liste des objets admis en franchise, ou si l'on n'imposerait qu'un droit suffisant pour permettre une concurrence légitime.

M. FOWLER : Il ne serait pas nécessaire de faire cette réduction afin de prouver que cette coalition d'industriels pouvait élever les prix, à cause du droit.

L'hon. M. PATERSON : Cela ne serait pas nécessaire d'après les dispositions du code pénal, mais d'après celles de la loi relative au tarif que nous étudions actuellement, il n'en est pas ainsi.

M. FOWLER : Le point que je veux établir, c'est que vous avez pris le mauvais moyen. On aurait dû appliquer le code pénal, sans s'occuper le moindrement du droit imposé.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami estime que nous avons fait fausse route....

M. FOWLER : Vous auriez dû vous servir du code pénal au lieu de diminuer le droit.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons pris la seule alternative qui nous était offerte par la loi relative au tarif et nous avons suivi exactement toutes les dispositions de cette loi.

M. FOWLER : Affirmez-vous que vous ne pouviez vous adresser aux tribunaux exerçant une juridiction en matières criminelles ?

L'hon. M. FIELDING : Le statut relatif au tarif dit que si le juge fait des rapports déclarant que telle combinaison ou convention existe, et que s'il est évident pour le Gouverneur siégeant en conseil des ministres que les consommateurs éprouvent des avantages grâce aux droits de douane imposés sur un article semblable importé, dans ce cas-là, le Gouvernement pourra inscrire cet article dans la liste des articles admis en franchise, ou bien réduire le droit de façon à donner au public l'avantage d'une concurrence raisonnable dans le cas de cet article.

C'est précisément ce que nous avons fait dans les circonstances. Ce que demandaient les propriétaires des journaux, ce n'était pas le châtiment de celui-ci ou de celui-là, mais une diminution des droits sur le papier.

M. FOWLER : Ils demandaient une diminution dans le prix.

L'hon. M. FIELDING : Parfaitement, mais c'étaient des gens sensés qui savaient que le droit avait beaucoup de rapports avec le prix de cet article. Ils ont obtenu ce qu'ils demandaient grâce à la disposition du statut que nous discutons maintenant. Sans cela, ils auraient échoué.

M. FOWLER : Non pas. Si l'on avait invoqué le code pénal, ceux qui faisaient partie de ce trust auraient été punis ; les prix auraient baissé et cette industrie n'aurait pas souffert.

L'hon. M. FIELDING : Ce que les éditeurs des journaux nous ont demandé, ça été de réduire les droits sur le papier.

M. SPROULE : L'honorable ministre se rappelle-t-il que l'été dernier les plombiers de Toronto furent accusés en cour de police d'avoir formé un trust pour restreindre le commerce, qu'immédiatement cette coalition fut dissoute et que les prix tombèrent? Des procédures semblables n'auraient-elles pas eu le même effet dans le cas qui nous occupe ?

L'hon. M. FIELDING : Les procédures contre le trust des plombiers n'ont pas été instituées suivant les dispositions de ce statut.

M. SPROULE : D'après celles du code pénal.

L'hon. M. FIELDING : Nous discutons maintenant un item spécial du tarif et je dis que les imprimeurs nous ont demandé d'appliquer ce statut et de ne pas recourir à la loi concernant les offenses. Je puis dire qu'on n'a importé, l'an dernier, au Canada, des Etats-Unis que pour $5,000 de ce papier. Cette quantité de papier ne permettrait pas à une bonne imprimerie au Canada de fonctionner plus d'une couple de mois ; dans moins de deux jours, une imprimerie considérable aurait vite fait de consommer cette quantité de papier.

L'hon. M. PATERSON : Je pourrais faire observer à mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) qu'il aurait dû soulever cette objection auparavant. A cette session, il a pris part à la préparation de ce statut en faveur duquel il a voté.

M. SPROULE : Quand?

L'hon. M. PATERSON : Quand il a été déposé, il y a quelques jours. C'est lui-même qui a insisté pour faire insérer cette disposition dans ce statut.

M. SPROULE : C'est la première fois qu'il m'arrive d'être présent en Chambre quand ce statut est étudié.

L'hon. M. PATERSON : Dans ce cas-là les amis de l'honorable député n'auraient jamais consenti à l'insertion de cette disposition dans la loi relative au tarif, mais ils auraient dit : Retranchez cela; vous avez à votre disposition le code pénal. Mon honorable ami est responsable si cette disposition fait partie de cette loi. Le moment opportun pour soulever des objections, c'était bien lorsqu'on demanda à la Chambre d'insérer cette disposition dans le tarif.

M. LANCASTER : L'honorable ministre dit-il que le tarif exclut la loi relative aux offenses?

L'hon. M. PATERSON : Non, mais mon honorable ami estime que le seul recours se trouve dans le code pénal. Pourquoi alors s'est-il rendu coupable de complicité en insérant cette disposition dans la loi du tarif?

M. SPROULE : Je n'ai pris aucune part à tout cela.

L'hon. M. PATERSON : Au contraire.

M. SPROULE : Bien loin de là. J'ai soulevé la même question il y a plusieurs années à propos du trust du cuir, et j'ai fait tout en mon possible pour engager le Gouvernement à mettre en vigueur les dispositions du code pénal, mais les ministres ont insisté pour mettre cette disposition dans la loi relative au tarif. Je n'ai jamais été en faveur de cette disposition parce que je croyais que notre loi relative aux offenses était bien plus efficace que cette disposition pour mettre fin à un trust. Mais le Gouvernement prétend toujours qu'il ne peut appliquer le code pénal dont l'application est entre les mains des procureurs des provinces ; c'est ainsi que les ministres ont trompé le peuple en insérant cette disposition qu'ils n'ont du reste appliquée que dans le cas du trust du papier.

L'hon. M. PATERSON : Mon honorable ami peut dire qu'il était absent de la Chambre et qu'il n'a pas pris part à l'insertion de cette disposition, mais l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) qui est toujours à son siège, attentif aux discussions qui se développent ici—ainsi que devraient le faire tous les députés—était présent et a eu connaissance de ce fait ; si l'honorable député néglige son devoir et n'est pas présent en Chambre, quand des dispositions de ce genre sont en discussion, nous ne sommes pas à blâmer.

L'hon. M. FOSTER : Je ne crois pas avoir été présent ici quand cette question fut discutée, mais je dois, je suppose, prendre ma part de responsabilité. Si je ne me trompe, le ministre des Finances a dit que le Gouverneur siégeant en conseil des ministres était forcé, soit d'admettre des articles en franchise, soit de réduire des droits de façon à faire cesser ce trust.

L'hon. M. FIELDING : Si l'on procède d'après cet article d'abord.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas là répondre puisqu'il y a choix. Les ministres peuvent agir ou s'abstenir d'après cet article, mais ils ne sont pas obligés d'agir.

Remontons au principe même. Si on a le choix d'imposer un châtiment de cette façon ou de ne pas l'imposer, et s'il y a un autre moyen par lequel on peut atteindre suffisamment les auteurs de cette coalition industrielle et mettre fin à cette dernière—s'il s'agit d'un trust et si le Gouvernement préfère adopter cette méthode de préférence à toute autre, sauf à en suivre une autre qui ne nuira en rien aux auteurs du trust, mais qui sera préjudiciable à l'industrie intéressée, quel serait le résultat ? Prenons par exemple la grande industrie du fer pour le développement de laquelle nous accordons des primes importantes et pour laquelle nous enlevons des droits considérables ; supposons que nos deux ou trois grandes industries du fer s'amalgament pour élever injustement le prix du fer, le Gouvernement poserait-il en principe, lorsqu'il s'agira de punir les trustards, que le meilleur châtiment à leur imposer serait d'admettre en franchise les articles importés et de détruire ainsi cette industrie ? Il faut pousser le raisonnement jusqu'à ses dernières limites pour prouver l'absurdité de ce qu'on veut établir en pratique. Qu'on tire la conclusion logique de ce raisonnement, et l'on constatera que notre industrie du cuivre et que toutes nos grandes industries ne seront plus protégées, et le Gouvernement aura la satisfaction de punir pour une bagatelle si l'on tient compte du nombre, toutes les in-

dustries du pays qui se trouveront détruites par le fait même. Voilà le remède ou le châtiment scientifique. On punit un petit nombre de personnes et l'on fait peu de tort aux auteurs des trusts, mais on ruine des milliers d'ouvriers qui sont employés dans ces industries. Il devrait y avoir un autre moyen—et il existe—nous permettant de mettre fin à une coalition d'industriels sans détruire notre industrie, et un gouvernement puissant comme celui dont fait partie mon honorable ami, si j'en juge par la vigueur de ses dénonciations et de ses éclats de voix, devrait pouvoir trouver le moyen d'atteindre les véritables coupables au lieu de frapper des milliers d'innocents ouvriers.

L'hon. M. FIELDING. Si tous ceux qui sont intéressés dans l'industrie du fer ou dans toute autre industrie devaient s'amalgamer dans le but d'augmenter illégalement les prix, et si l'existence de ces trusts était prouvée par une enquête judiciaire, ainsi que prévue par le statut, alors dans les intérêts du consommateur, le Gouvernement aurait parfaitement le droit et le devoir, d'après cet article, soit de mettre les article en question sur la liste des marchandises admises en franchise, ou de réduire les droits sur ces produits de façon à donner au public l'avantage de la concurrence.

M. FOWLER : L'impôt existe-t-il simplement pour l'avantage du fabricant et non pas aussi pour celui de l'ouvrier ? Vous portez préjudice à ce dernier si vous détruisez l'industrie qui le fait vivre. En détruisant l'industrie du fer et de l'acier, vous ruinez les ouvriers dont le nombre centuple celui des propriétaires.

Ce sont les ouvriers qui subiront les conséquences de cette politique. Pourquoi ? Simplement parce que quelques particuliers, six, cinquante, peut-être, unissent leurs intérêts pour hausser les prix ; alors le Gouvernement s'attaque à l'industrie elle-même et met sur le pavé 5,000 ou 10,000 hommes que cette industrie faisait vivre. L'honorable ministre ne semble pas avoir compris le point que nous voulons établir. Allons-nous ruiner toute l'industrie du fer et de l'acier, parce que certains magnats propriétaires d'aciéries ont formé un trust pour élever le prix de cet article ? Evidemment le ministre ne veut pas affirmer que c'est là la politique du Gouvernement.

L'hon. M. FIELDING : Je suis prêt à soumettre cette question au pays en lui rappelant que dans ce cas-ci, nous avons à traiter avec celui qui fixe le prix de l'article mis sur le marché.

M. FOWLER : Traitez avec lui de façon à ne pas causer de tort à d'autres citoyens, en les privant de leur emploi.

L'hon. M. FIELDING : Si vous mettez cet industriel au pénitencier, qu'arrivera-t-il au pauvre ouvrier ?

M. FOWLER : L'ouvrage pourra continuer.

L'hon. M. FIELDING : Je suppose que si le manufacturier est condamné au pénitencier, l'ouvrage pourrait continuer ?

M. FOWLER : Le gérant pourrait administrer les affaires pendant que le propriétaire de la fabrique serait en prison.

L'hon. M. FIELDING : Condamnez le gérant à la prison aussi. Je dis que dans ces questions de trust pour augmenter les prix, il faut traiter avec celui qui fixe le prix et qui est le manufacturier.

M. FOWLER : Dans ce cas, traitez avec lui.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a pas d'autre moyen aussi efficace de traiter avec lui que de diminuer les droits ; les intéressés connaissant cet article seront moins disposés à former des trusts que si l'on avait recours à toute autre procédure. Le fabricant redoute plus cet article que toutes les procédures devant les tribunaux criminels, parce que l'expérience a démontré qu'il en coûte toujours d'instituer des procédures contre quelqu'un ; mais ici il ne s'agit que d'une simple affaire d'organisation intime par laquelle le manufacturier peut être puni de la façon qu'il redoute le plus.

M. FOWLER : Les particuliers peuvent ne pas tenir à se rendre en cour, mais il n'y a rien pour empêcher le Gouvernement d'ordonner à ses fonctionnaires d'assigner les accusés devant les tribunaux.

M. CHISHOLM (Antigonish) : Combien faudra-t-il de temps avant d'obtenir une décision ? Six mois peut-être ? Pendant ce temps le mal se continuera.

M. FOWLER : Je ne sache pas que l'histoire de notre loi relative aux offenses indique qu'il faille autant de temps que cela. L'honorable député peut connaître certains cas à l'encontre, mais je crois que les tribunaux de notre pays agissent avec beaucoup de célérité dans des matières de ce genre ; il suffira de prouver l'offense et d'instituer le procès, ce qui ne prend pas beaucoup de temps. Ce serait là évidemment un remède beaucoup plus efficace et qui ne serait pas de nature à causer de préjudice à un innocent qui n'a rien fait de mal.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député perd de vue le fait que le Gouvernement n'est pas obligé d'abolir le droit ou de fermer une fabrique quelconque ; cette disposition de la loi dans sa teneur dit que les ministres pourront réduire ce droit, si les prix sont illégalement augmentés. De plus, il semble que si cette augmentation est favorisée par le tarif, alors le Gouverneur siégeant en conseil des ministres pourra abolir ou abaisser les droits en question. Je crois que les cas d'abolition de ces droits seront très rares, l'intention du Gouverne-

ment étant plutôt de diminuer les droits de façon à assurer une concurrence raisonnable, et il agira d'après ce principe. Les ministres savent que lorsqu'un article est placé dans la colonne des produits imposables dans le tarif, le Parlement a l'intention d'accorder aux producteurs de cet article une certaine protection pour la fabrication de leur produit, et ils verront à ce que le droit ne soit point réduit à un degré qui empêche une concurrence raisonnable.

M. FOWLER : D'où viendra cette concurrence ?

L'hon. M. PATERSON : Elle peut se produire de cette façon : on peut avoir une concurrence qui s'attaque à environ trois quarts d'une industrie. Cela serait suffisant pour permettre aux manufacturiers de maintenir leurs prix. L'autre quart pourrait être vendu à un prix moins élevé, les fabricants constatant que ce prix est suffisant pour leur permettre de se tirer d'affaires. Par cela, nous accorderions une concurrence d'un quart contre trois quarts, mais ce quart ne pourrait faire loi. Si, en abaissant le tarif, l'on permet l'importation de marchandises et que, par là, on abaisse les prix jusqu'au prix auquel se vend le quart en question, cela empêchera l'augmentation illégale des prix et notre industrie pourra prospérer.

M. MACDONALD : Je voudrais faire observer que l'argument de mon honorable ami relativement à ce que les ministres auraient dû faire est basé sur des prémisses absolument erronées. Voici certaines dispositions de la loi du tarif, voici celle d'après laquelle, dans le cas du papier, certains particuliers ont agi. D'abord, les propriétaires de journaux ont prétendu qu'il y avait un trust du papier qui leur portait préjudice. Il y avait deux remèdes qui s'offraient à eux : d'abord, déposer une plainte en cour de magistrat et intenter des poursuites devant les tribunaux, poursuites dont se serait chargé le procureur général de la province où la dénonciation aurait été faite. Les éditeurs de journaux n'ont pas pris ce moyen ; ils ont invoqué la loi relative au tarif. Ils ont adressé une plainte au Gouverneur siégeant en conseil des ministres et ce dernier, d'après l'article 18 de cette loi, a nommé un juge pour faire un rapport. Ce juge a rapporté qu'il existait un trust.

Or, l'honorable député de King prétend que, après avoir reçu ce rapport, le Gouvernement aurait dû s'adresser à la justice criminelle afin de faire valoir la loi et d'obtenir une condamnation à cause de l'existence de cette coalition. C'est, d'après moi, ce qu'auraient pu tenter les parties qui avaient à se plaindre, mais non pas le Gouvernement. Au contraire, après avoir ordonné un rapport d'après le statut, le Gouvernement se trouvait obligé d'agir comme il l'a fait, car la loi dit :

Si le juge rapporte qu'une telle conspiration, coalition, entente ou pacte existe à l'égard de



cet article, le Gouverneur en conseil pourra admettre ledit article en franchise, ou réduire le droit dont il est frappé, de façon à donner au public le bénéfice d'une raisonnable concurrence en pareils articles, s'il paraît au Gouverneur en conseil que ce désavantage pour le consommateur est facilité par les droits de douane dont un pareil article est frappé.

Cela est tout à fait indépendant de la question de savoir s'il aurait fallu intenter des poursuites d'après la loi criminelle. L'honorable député de Toronto-nord a lu la nouvelle loi où le mot " pourra " est substitué au mot " devra ".

M. LENNOX : Ils ont la même signification.

M. MACDONALD : Avocats tous deux, mon honorable ami et moi, nous savons que, parfois, le mot " devra " peut signifier " pourra " ; mais si le statut impose un devoir au Gouvernement et qu'il y soit dit que telle ou telle chose " devra " en résulter, mon honorable ami est forcé de l'admettre, aux yeux de la loi et des tribunaux, le mot " devra " signifie nécessairement " devra ". Si le Gouvernement manquait de se conformer aux prescriptions du statut, mon honorable ami le mettrait en accusation. Il prétend que le Gouvernement aurait dû recourir à la justice criminelle plutôt que l'appliquer la règle prescrite par le statut, chose que le Gouvernement était tenu de faire, suivant moi, parce qu'il s'agissait d'accomplir un acte résultant logiquement de la découverte du fait; et pourtant, mon honorable ami sait que le Gouvernement se serait exposé aux critiques en ne faisant pas valoir la loi. Mon honorable ami est trop bon avocat pour ignorer que les journalistes, ayant deux remèdes à leur disposition, auraient pu s'adresser d'abord à la justice criminelle. Mais ils ont préféré se servir du remède prescrit par la loi du tarif, et l'affaire en est venue jusqu'à obliger le Gouvernement d'intervenir, et il est intervenu. S'il n'avait pas fait ce qu'il a fait il aurait été blâmé tout d'abord par mon honorable ami.

M. HENDERSON : L'honorable ministre des Douanes pourrait-il dire au comité si cette action a eu pour effet de réduire le prix du papier pour les journalistes ?

M. JOHNSON : Oui, elle a eu cet effet-là.

200. Pâte de bois ou de paille, 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

M. BERGERON : Je crois qu'il devrait y avoir un droit d'exportation sur le bois à pulpe. J'ai demandé, il y a quelque temps, si le Gouvernement avait l'intention d'imposer un tel droit et l'on m'a répondu qu'il prendrait ce point en considération. Je crois qu'il est de l'intérêt du pays qu'il y ait un droit d'exportation sur la pulpe ou le bois à pulpe. Les Américains sont obligés de venir chercher ce bois-là chez nous et ils en prennent autant que possible. Si je ne me trompe, ils en prennent plus

d'un million de cordes. Ils le paient ici, six ou sept dollars la corde, le transportent aux Etats-Unis et en font du papier dont ils vendent au Canada une grande quantité quatre ou cinq fois plus cher que ne leur a coûté la matière première. Nous exportons de ce bois à pleins wagons, et en été il y a des barges chargées de ce bois, qui remontent la rivière Chambly. On me dit que ce droit d'exportation empêcherait certains de nos compatriotes de vendre leur bois. Je ne le crois pas. Au lieu de vendre leur bois aux Américains, nos gens construiraient, au Canada, de grandes fabriques où ce bois serait converti en pulpe, puis en papier. Il existe déjà de ces fabriques, dans le pays, et je pense qu'il y en aurait encore plus. Je trouve qu'on a tort de permettre que ce bois soit ainsi enlevé. On ne passe que cinq ou six mois de l'année à en couper, tandis que si nous le gardions et le convertissions en pulpe et en papier, ici, nous aurions de quoi tenir des employés occupés toute l'année. Nous savons tous qu'une corde de bois à pulpe vaut six ou sept dollars; que la pulpe elle-même vaut douze ou quatorze dollars la tonne et que, convertie en papier, elle vaut vingt-cinq ou trente dollars la tonne. Or, tout cet argent s'en va aux Etats-Unis, tandis qu'il devrait rester ici. Encore une fois, je prie l'honorable ministre des Finances de dire pourquoi le Gouvernement n'impose pas un droit d'exportation sur le bois à pulpe. Je crois qu'on a déjà appelé son attention sur ce point.

L'hon. M. FIELDING : Je l'ai dit, il y a un instant, lorsque j'ai répondu à l'honorable député d'Argenteuil, et je le répète, cette question est grave ; elle l'est même trop pour que nous en abordions la discussion à cette heure avancée de la nuit. Tout ce que j'ai à répliquer à mon honorable ami, toute l'opinion que j'ai à exprimer sur le fond de la question, c'est que, jusqu'à présent, le Gouvernement n'a pas vu comment il pourrait imposer un tel droit. Quant à ce qui pourrait se faire plus tard, je n'exprime aucune opinion. Il y a deux aspects à cette question. Mon honorable ami énonce un avis très important, à un point de vue. D'un autre côté, s'il était propriétaire d'un petit terrain situé pas trop loin de la frontière américaine et s'il travaillait à défricher ce terrain afin de pouvoir gagner sa vie avec moins de peine, il trouverait de graves objections à faire à toute politique portant atteinte au droit qu'il aurait de vendre son bois là où bon lui semblerait. Je cite ce cas, non pas parce qu'il me plaît, mais simplement pour faire voir qu'il y a deux aspects à cette question-là. Dans certains cas, ce bois à pulpe est coupé sur des terres appartenant aux gouvernements provinciaux, qui peuvent établir, au moyen de règlements, des restrictions équivalant presque à l'imposition d'un droit d'exportation. Ils ne peuvent pas imposer de droit, mais ils peuvent légiférer de façon à restreindre l'exportation dans la proportion qu'ils le désireront. Ils peuvent créer, par rapport aux termes et conditions d'après lesquels ils passeront leurs baux ou concéderont les droits qu'ils ont à ce bois-là, des restrictions équivalant à un droit d'exportation. Et puis, une grande partie des terres, surtout dans la province d'où vient mon honorable ami, est détenue par des particuliers pour qui c'est un grand privilège que de pouvoir vendre leur bois à pulpe aux meilleurs acheteurs et qui craignent, par conséquent, que l'imposition d'un droit d'exportation—c'est leur argument—ne porte les fabricants du Canada qui se servent de bois à pulpe, à payer ce bois moins cher qu'aujourd'hui, et qu'une restriction imposée au petit propriétaire au sujet de la vente de son propre bois n'ait pour effet d'en faire baisser le prix. Je ne dis pas que cette politique aurait ce résultat-là, mais j'expose au comité les objections qu'elle provoque. Il y a beaucoup à dire, tant en faveur qu'à l'encontre de cette idée. La question qu'elle fait naître a une vaste portée, et mon honorable ami l'ayant présentée sous un aspect, je me borne, ce soir, à la présenter sous un autre.

M. BERGERON : Je saisis très bien l'argument de mon honorable ami. Sans manquer de respect envers les citoyens dont il vient de parler, je dois dire que j'envisage la question au point de vue national ; elle n'intéresse pas seulement la province de Québec d'où ce bois à pulpe est exporté, mais elle concerne le pays tout entier. On me dit qu'il s'exporte aussi beaucoup de bois à pulpe du Nouveau-Brunswick. Pour moi, je ne crois pas que l'imposition d'un droit d'exportation eût pour effet de faire baisser le prix du bois. Les fabricants du Canada seraient obligés de l'acheter. Nous aliénons une partie de notre patrimoine national en envoyant ce bois à pulpe aux Etats-Unis. Je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas autant de patriotisme que nos voisins. Ils ont du bois à pulpe, eux aussi, mais ils ne le coupent pas ; ils veulent le conserver aussi longtemps que possible, et c'est dans ce but qu'ils viennent chercher au Canada leur provision de bois à pulpe. De ce bois, nous n'en aurons pas toujours, et par conséquent, je pense que la politique suivie par le gouvernement de ma province, contrairement à celle du gouvernement d'une autre province dont a parlé mon honorable ami, n'est pas sage. Comme de raison, nous n'avons pas à intervenir dans la politique provinciale, mais il est permis au gouvernement fédéral d'imposer un droit d'exportation sur le bois à pulpe. Quand même il devrait se vendre moins cher pendant une couple d'années, le pays en retirerait un plus grand avantage que celui qu'il retire maintenant de l'exportation de ce bois. Nous fabriquerions le papier ici. Nous avons tant de bois et il se fabrique tant d'articles avec du pa-

pier ! Il me paraît donc que nous sacrifions une immense source de richesse en continuant la politique si peu sage qui a été suivie jusqu'à présent. Je le sais, cette question est importante et nous ne devrions pas la traiter à la légère. C'est pourquoi je proposerai qu'elle soit laissée en suspens et que nous la discutions plus à fond une autre fois.

L'hon. M. FIELDING : Cela ne fait rien à la question du droit d'exportation à imposer.

M. FOWLER : Je voudrais ajouter à ce que vient de dire l'honorable député de Beauharnois, en faisant observer qu'il y a aujourd'hui aux Etats-Unis un nombre considérable de fabriques de pulpe et de papier qui tirent toute leur provision de bois à pulpe des différentes provinces du Canada et qui, sans cela, devraient passer la frontière pour continuer de fonctionner. A ma connaissance, il y a, dans l'état de Maine, certains moulins qui s'approvisionnent au Nouveau-Brunswick et n'ont pas d'autre source d'approvisionnement que les forêts de cette province-là et de la province de Québec. Ces terres sont détenues, en grande partie, par des particuliers. En imposant des restrictions au sujet de l'exportation de ce bois à pulpe, le gouvernement provincial ne pourrait pas nuire à la propriété des particuliers, ces derniers auraient toujours droit de vendre leur bois à pulpe. Mais si, au contraire, le gouvernement fédéral imposait un droit d'exportation, les propriétaires de ces moulins se verraient obligés de s'établir au Canada, et nous aurions ainsi l'avantage de la transformation de cette matière première en objets manufacturés. Il en serait de cette industrie comme de plusieurs autres industries importantes qui se sont établies à Hamilton, à Saint-Jean, à Québec et dans d'autres parties du Canada. Je crois que le Gouvernement devrait s'occuper de cette question le plus tôt possible et l'étudier avec le plus grand soin. Impossible d'imposer un droit quelconque sans blesser certains droits individuels, et il s'agit de faire le plus de bien au plus grand nombre. Au Gouvernement de s'assurer quel est le plus grand nombre et quel est le plus grand bien, et je suis certain que, s'il aborde le sujet dans l'intention de faire ce qui sera le plus avantageux au pays en général, il se déclarera favorable à l'imposition d'un droit d'exportation, bien que certains particuliers puissent en souffrir pendant une couple d'années tout au plus. Je ne crois pas même qu'ils dussent en souffrir aussi longtemps, parce que les propriétaires de moulins des Etats-Unis jugeraient absolument nécessaire de payer le droit d'exportation, qui laisserait le bois à pulpe au même prix qu'aujourd'hui. Connaissant le commerce de bois et de bois à pulpe, je puis dire que les prix ne sont pas assez élevés, à l'heure qu'il est, pour assurer des revenus bien considérables à ceux qui y sont engagés. En réalité, ils sacrifient les richesses naturelles du pays pour à peine un peu plus que ce que représente le salaire auquel ils ont droit pour tirer ce bois-là. Il est très important que le Gouvernement prenne cette question en considération, et j'ai confiance qu'il va juger opportun d'imposer ce droit.

M. LOGGIE : Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Fowler) qu'il est un autre aspect à cette question. Il y a quelque temps le gouvernement américain a cherché à user de représailles parce qu'il avait été imposé un droit d'exportation sur le bois à pulpe expédié de la province d'Ontario. Or, si le parlement fédéral tentait d'imposer un droit d'exportation, nous devrions, naturellement, nous attendre à des représailles de la part du gouvernement des Etats-Unis. Il imposerait un droit supplémentaire sur notre pulpe manufacturée, et cela nuirait aussi à nos fabricants de pulpe.

M. BERGERON : Ils feraient la pulpe ici.

(Les articles 201 et 202 sont laissés en suspens.)

(Il est fait rapport au sujet de certaines résolutions.)

L'hon. M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

L'hon. M. FOSTER : Je comprends que le Gouvernement désire que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, demain ?

L'hon. M. FIELDING : Oui. Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture désirait proposer la troisième lecture de son bill. J'ai dit que s'il ne devait pas être combattu, il n'y aurait pas d'objection à ce que la Chambre se formât en comité des voies et moyens, mais que, s'il devait provoquer un débat, cela voudrait dire qu'on ne s'en tient plus à l'entente que nous avons eue. S'il doit y avoir objection à la troisième lecture du bill, quelque député devrait nous le dire ce soir, et alors, nous n'aurions pas besoin de l'inscrire au programme pour demain.

L'hon. M. FOSTER : Je crois qu'il y aura probablement objection, mais l'honorable ministre ayant beaucoup parlé de son bill aujourd'hui, peut-être pourrions-nous poursuivre l'étude des voies et moyens, et lui laisser quelques minutes, à la séance du soir, pour mettre la dernière main à son œuvre.

L'hon. M. FIELDING : A moins qu'il ne s'agisse d'adopter des rapports au sujet de l'état de certaines questions, la motion demandant que la Chambre se forme en comité des voies et moyens sera faite de bonne heure, demain, conformément à l'arrangement que j'ai conclu avec mon honorable ami ce soir.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure moins quarante-cinq minutes du matin, vendredi.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 25 janvier 1907.

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

### RENVOI DE PETITIONS AU COMITE DU REGLEMENT.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) propose :

Que les précédentes pétitions relatives aux bills d'intérêt privé, présentées mercredi dernier, 23 courant, soient renvoyées, aux termes de la règle 87, au comité permanent de surveillance du règlement, avec invitation de les examiner et de faire rapport.

L'hon. M. FOSTER : Je ne comprends pas qu'on puisse soumettre à l'improviste cette motion à la Chambre lorsque la pratique veut que l'on en donne un avis préalable.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Cette objection a été soulevée hier et a été renvoyée.

M. l'ORATEUR : La pratique est d'accepter les motions relatives aux bills d'intérêt privé, quand bien même avis n'en a pas été donné, et il est possible que l'article 38 du règlement autorise cette procédure. L'article dit :

Il sera donné deux jours d'avis d'une motion à l'effet d'obtenir permission de présenter un bill, une résolution ou une adresse, pour la nomination d'un comité, mais cette règle ne s'applique pas aux bills après leur présentation, ni aux bills privés, etc.

Que cette règle s'applique strictement ou non, la pratique semble avoir été d'accepter les motions de ce genre concernant les bills d'intérêt privé sans avis préalable.

M. HENDERSON : Si cette pratique doit prévaloir jusqu'à la fin de la session, vaudrait autant abolir la règle complètement ment.

(La motion est adoptée.)

### DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

Sir FREDERICK BORDEN demande à déposer un projet de loi (n° 85) tendant à modifier le code criminel de 1892.

Quelques DEPUTES : Expliquez-vous.

Sir FREDERICK BORDEN : Le but du bill est de réglementer le marquage des effets militaires.

M. MACLEAN (York-sud) : Je demanderai à l'honorable ministre s'il crée un nouveau crime?

Sir FREDERICK BORDEN : Non. L'article 384 du code pénal vise déjà le marquage des effets de marine, de milice et d'artillerie et autres, et nous désirons simplement ajouter les effets militaires au sujet desquels il pourrait s'élever certains doutes, et rendre absolument clair qu'une certaine marque—la flèche large avec la lettre "C"—peut être mise sur ces effets militaires.

M. MACLEAN (York-sud) : Sont-ce des effets de nature spéciale ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; de la même catégorie que tous les autres effets appartenant à l'Etat.

M. MACLEAN (York-sud) : De quelle manière l'honorable ministre entend-il s'y prendre pour faire appliquer la loi ? En laisse-t-il le soin au procureur général des provinces ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne puis pas répondre dans le moment. Si mon honorable ami veut laisser déposer le bill, je lui donnerai ces renseignements la semaine prochaine.

(La motion est adoptée, le bill est lu une 1re fois.)

### QUESTION RELATIVE AU RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

M. R. L. BORDEN : Le ministre des Douanes pourrait-il nous dire d'une façon définitive quand nous aurons la fin ou la partie suivante du rapport de l'auditeur général ? Mon honorable ami a été dans l'opposition et il en connaît les exigences. Il sait que lorsque le rapport est publié, il est nécessaire de l'examiner et de faire des recherches qui demandent du temps ; or, si nous ne devons avoir ce rapport que dans le mois de février nous ne serons pas en état de l'utiliser avec fruit avant le premier mars.

L'hon. M. PATERSON : Je regrette de ne pouvoir donner à l'honorable député aucun renseignement précis. Je crois que cette question a été posée hier et que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) y a répondu. Je ne sais pas quelle a été sa réponse, mais il n'y a aucun doute qu'elle a dû être à l'effet que l'ouvrage avançait aussi vite que possible. Le ministre des Finances sera ici dans quelques instants et il pourra peut-être donner une réponse plus précise.

### LA SUBVENTION EN TERRES AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. FIELDING, propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

M. R. L. BORDEN : Avant que vous quittiez le fauteuil, Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots au sujet d'un document qui a été déposé par mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) il y a une semaine. Je veux parler d'un décret en date du 2 avril 1906, basé sur un rapport

en date du 28 mars 1906, venant du surintendant général des Affaires indiennes. En parlant de ce décret, mon honorable ami a dit que la raison pour laquelle je ne pouvais pas le trouver dans la "Gazette du Canada" ou dans les statuts, c'était parce qu'il n'était pas de la nature de ceux généralement publiés dans la "Gazette" ou les Statuts.

L'hon. M. OLIVER : Je ne me rappelle pas avoir dit qu'il n'était pas publié dans les statuts, mais j'ai dit qu'il n'était pas de ceux que l'on publie ordinairement dans la "Gazette du Canada".

M. R. L. BORDEN : Il peut avoir été publié dans les Statuts, mais je ne l'y trouve pas. Je crois qu'un décret du conseil concernant le domaine public devrait être publié quelque part, ou au moins déposé devant le Parlement, afin que nous puissions voir de quelle manière on dispose des terres publiques. Ce décret du conseil que l'on peut trouver à la page 1809 de la version anglaise des "Débats" est ainsi conçu :

Le ministre soumet que le terrain dont on veut faire l'acquisition forme partie des terres réservées pour les Indiens de Metlakhatla, et avant que ce terrain puisse être aliéné en faveur de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, il sera nécessaire d'en obtenir l'abandon des Indiens, en conformité des dispositions de l'acte des Indiens; mais avant de soumettre la question de l'abandon de ces terrain aux Indiens, on croit opportun de prier le gouvernement de la Colombie-Anglaise de renoncer à son droit de rachat sur ces terrains aux termes de la convention conclue entre la province de la Colombie-Anglaise et le Dominion en 1876, relativement à l'établissement de réserves pour les Indiens dans cette province.

Le décret dit ensuite que la province ne sera pas obligée de fournir en échange d'autres terres aux Indiens, et il se termine comme suit :

Le ministre propose, en conséquence, qu'une expédition de cette délibération soit communiqué, par l'entremise du secrétaire d'Etat, au gouvernement de la Colombie-Anglaise, en vue d obtenir aussitôt que possible de ce gouvernement la renonciation à tout droit que la province pourrait faire valoir sur les terrains dont on veut rentrer en possession.

En demandant ce désistement sur ces terres et le consentement du gouvernement de la Colombie à renoncer à son droit de réversion sur ces terres, le but était de les céder à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour qu'elle y établisse le terminus ouest de son chemin de fer. Je ne veux amoindrir en rien l'importance du terminus du Grand-Tronc-Pacifique, mais je ferai remarquer que cette entreprise toute considérable qu'elle soit, a déjà reçu du Gouvernement une aide généreuse. Le Gouvernement a garanti ses obligations sur la section ouest depuis Winnipeg jusqu'à la côte du Pacifique, jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de la construction. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a bénéficié d'un abandon d'intérêts s'élevant à 9 ou 10 millions de piastres. Elle a obtenu de plus l'abandon de son loyer sur la division de l'Est, équivalant à une somme variant entre $15,000,000 et $25,000,000. Elle a reçu aussi gratuit du droit de passage et le droit de prendre possession de tous les minéraux le long de la voie. Le Gouvernement s'est donc conduit envers cette compagnie d'une façon très généreuse, outre la permission qu'il lui a accordée d'émettre 50 millions de piastres d'actions ordinaires sans l'obliger au dépôt d'un seul dollar, et le fait que ces 50 millions de dollars vaudront, nul doute, dans quinze ou vingt ans d'ici, peut-être avant cela, 100 et même 200 cents le dollar, augmentation due naturellement au travail et à l'industrie de la population de ce pays, de sorte que balançant le tout, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique intéressée comme de raison à faire le meilleur marché possible, y a très bien réussi à son point de vue au sujet des conditions auxquelles elle construira le chemin. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'est donc adressée au gouvernement de la Colombie-Anglaise et au gouvernement fédéral et leur a demandé des concessions relatives au terminus sur la côte du Pacifique. Une certaine convention a été faite avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise pour une concession de 10,000 acres de terre à une piastre de l'acre, avec certaines réserves dont j'ai parlé lorsque j'ai donné lecture du décret vendredi dernier.

M. MACPHERSON : Avec qui le gouvernement provincial a-t-il traité pour l'octroi de ces 10,000 acres de terres à la compagnie?

M. R. L. BORDEN : Elle a fait l'octroi à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique par l'entremise de l'agent de cette compagnie.

M. MACPHERSON : L'agent?

M. R. L. BORDEN : Oui, M. E. V. Budwell, un libéral très en vue de la ville de Victoria.

M. MACPHERSON : N'y a-t-il pas aussi un M. Anderson?

M. R. L. BORDEN : J'ai les documents officiels devant moi. Ils ne parlent pas d'un M. Anderson. L'honorable député sait-il, s'ils en parlent, que la concession a été faite à M. Anderson?

M. MACPHERSON : Par l'entremise de M. Anderson :

M. R. L. BORDEN : A-t-elle été faite à lui-même?

M. MACPHERSON : Par son canal.

M. R. L. BORDEN : J'ai ici les documents officiels et son nom n'y est pas mentionné. La correspondance parle de M. E. V. Budwell et le désignent comme l'agent

de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Lorsque mon honorable ami m'a interrompu en me posant sa question un peu déplacée, je parlais des conditions auxquelles le gouvernement de la Colombie-Anglaise avait accordé cette concession à la compagnie. Peut-être, afin d'éviter tout doute sur le sujet, que je pourrai y revenir. Les conditions étaient : 1° réserve d'une partie des terres concédées ne dépassant pas un vingtième, comme on pourra le juger nécessaire, pour faire des chemins, des ponceaux, des ponts, des chemins de halage et autres travaux d'utilité publique ; 2° réserve du droit de mine sur toutes les terres ; 3° réserve des concessions d'eau et droit de transporter l'eau pour les fins minières ou agricoles ; 4° réserve du droit de prendre sans compensation du gravier, du sable, de la pierre, de la chaux, du bois et tous autres matériaux nécessaires à la construction des ponts et travaux publics ; 5° réserve d'un quart de tous les lots de ville qui pourront être tracés; 6° réserve d'un quart de tous les terrains riverains sur la mer ou sur un cours d'eau, avec la condition que ces terrains seront divisés en lots de pas moins de 1,000 pieds; 7° droits de la couronne de reprendre un quart du terrain compris dans la concession qui ne sera pas divisée en lots de ville ou en lots riverains.

Telles étaient les principales réserves, et il y en avait d'autres. Les conditions de la concession ne sont peut-être pas très importantes. Je désire surtout appeler l'attention de la Chambre aujourd'hui sur ce fait que je ne trouve pas dans le texte de la Constitution aucune justification de l'intervention du gouvernement fédéral dans les actes du pouvoir exécutif de la Colombie-Anglaise, dans une question de ce genre. Notre Constitution définit d'une façon très précise la juridiction législative du parlement du Canada et la juridiction législative du pouvoir exécutif du gouvernement du Canada et celle du gouvernement de la Colombie-Anglaise. La Constitution n'autorise aucune intervention du parlement ou du gouvernement du Canada dans les conseils qui peuvent être donnés de temps à autre par le conseil exécutif de la province de la Colombie-Anglaise au lieutenant-gouverneur de cette province. Les termes mêmes et la forme de notre Constitution, qui est une constitution fédérale, défendent même au lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise d'écouter d'autres avis que ceux de ses conseillers constitutionnels, qui sont les membres de son conseil exécutif, les membres de son cabinet, et non pas les membres du cabinet fédéral ; et pour ma part, je ne vois rien qui justifie le gouvernement du Canada d'avoir jugé bon de donner des conseils au lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise sur ce sujet. Cet acte est une violation du droit constitutionnel et les conseils ainsi donnés, de même que l'action de ce Gouvernement en les donnant, me semblent tout à fait injustifiables, impertinents et importuns.

Je crois qu'il n'est que juste alors dans ces circonstances d'appeler l'attention de la Chambre sur cette question parce qu'elle indique un changement marqué dans l'attitude actuelle des honorables ministres avec celle d'autrefois. Entre 1878 et 1896, et spécialement entre 1880 et 1896, pendant les années que le très honorable membre qui, aujourd'hui, est le chef du Gouvernement, occupait la position que j'ai l'honneur d'occuper aujourd'hui dans cette Chambre comme chef de l'opposition, il protestait avec beaucoup de chaleur et de raison contre toute intervention ou ingérence dans les affaires provinciales. Il n'y avait pas, en de telles occasions, de voix plus retentissante ni de protestations plus ardentes que celles de l'honorable chef du Gouvernement aujourd'hui. Mais depuis que le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, nous constatons un grand changement sous ce rapport. Les gouvernements provinciaux sont considérés dans plusieurs cas, bien souvent, comme de simples annexes, de simples marionnettes, on pourrait dire, entre les mains du gouvernement fédéral, tant qu'ils sont sous la domination du parti au pouvoir à Ottawa, et s'ils ne sympathisent pas avec le parti aujourd'hui au pouvoir, nous voyons malgré cela que le gouvernement fédéral, de temps à autre, manifeste une intention d'intervenir qui n'est pas du tout en accord avec les opinions exprimées par le chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) dans les jours d'autrefois.

J'ai parlé au commencement de cette session d'un cas très clair d'intervention de la part du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), intervention admise, reconnue et établie dans une lettre écrite par le premier ministre actuel de la province de la Saskatchewan, au sujet d'une question dans laquelle ni le premier ministre du Canada, ni le gouvernement du Canada n'auraient dû intervenir en aucune manière, à savoir : le choix par le lieutenant-gouverneur de la province de la Saskatchewan de la personne qui devait être chargée de former le premier cabinet de cette province. La lettre à laquelle j'ai fait allusion a été produite l'année dernière par mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Lake) et était écrite en termes très explicites. Elle ne parlait pas du choix d'un premier ministre de la Saskatchewan par le lieutenant-gouverneur de cette province, mais elle parlait clairement et sans le moindre déguisement du choix du premier ministre de la Saskatchewan—par qui ? Par le premier ministre du Canada, et lorsque mon très honorable ami a parlé de cette question lors du débat pendant la présente session, il a virtuellement admis toute l'accusation. Il a dit que la raison pour laquelle M. Haultain n'avait pas été choisi pour être le premier ministre de la Saskatchewan, était qu'il avait combattu très fortement certains articles du bill

d'autonomie et aussi parce qu'il avait déclaré dans une assemblée publique qu'il contesterait la constitutionnalité de certains articles de ce bill. Il a dit que pour cette raison il ne pouvait pas être choisi comme chef par les libéraux de la province de la Saskatchewan réunis en caucus, et il s'ensuivait qu'il ne pouvait être premier ministre de la province. Jusqu'alors les partis dans la province de la Saskatchewan n'avaient pas été divisés sur les mêmes lignes que les partis dans la politique fédérale ; cependant, le premier ministre prétend que l'action de M. Haultain sous ce rapport, l'empêchait d'être choisi par la convention libérale de la Saskatchewan, et conséquemment d'être appelé par le lieutenant-gouverneur de cette province. Quel est l'article de la constitution canadienne qui oblige le lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan à choisir comme premier ministre celui qui était désigné par le caucus libéral de la province ? Le premier ministre a déclaré ouvertement dans son discours que vu que M. Haultain n'avait pas été choisi par la convention libérale de la Saskatchewan, conséquemment il ne pouvait pas être appelé non plus par le lieutenant-gouverneur pour remplir la charge de premier ministre de cette province. On a prétendu que c'était là jeter un blâme sur le lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan que tout ce qui a été dit dans la presse conservatrice ou dans le Parlement. Ce lieutenant-gouverneur n'était pas libre de choisir celui qui pendant treize ans a joui unanimement de la confiance de la population de ce pays, mais il doit recevoir ses instructions d'un caucus libéral ou congrès des libéraux de la nouvelle province. Nous avons là un des nombreux exemples que l'on peut offrir à la Chambre comme preuve de la tendance de l'administration actuelle à Ottawa à intervenir dans les affaires provinciales. L'affaire des terres dans la Colombie-Anglaise est un autre exemple et c'est pour cette raison que j'ai cru devoir la soumettre à l'attention de la Chambre et du pays.

L'hon. M. OLIVER : Je regrette de ne pouvoir dire que le discours du chef de l'opposition a été lucide et l'en féliciter. Malheureusement, il ne paraît pas comprendre du tout les faits de la cause, et il aurait pu éviter de tomber dans l'erreur qu'il a commise, si, avant de saisir le Parlement de cette question, il avait jugé à propos de demander les documents relatifs à cette question.

Tout d'abord, il trouve à redire parce qu'il y a eu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, une communication qui n'a pas été publiée dans la "Gazette Officielle du Canada", et il dit que tous les décrets du conseil concernant ou aliénant des terres publiques doivent être publiés dans la "Gazette du Canada." Mon honorable ami a-t-il lu le décret? S'est-il renseigné sur les particularités de la question? Le décret n'autorise pas la vente d'aucune terre publique ni l'aliénation d'aucune terre fédérale ou de la province. Le décret en question est tout simplement une communication entre le gouvernement fédéral et celui de la province concernant une question dans laquelle les deux pouvoirs étaient intéressés.

M. R. L. BORDEN : Ne se rapporte-t-il pas à l'aliénation des terres publiques ?

L'hon. M. OLIVER : Certainement non.

M. R. L. BORDEN : De quoi parle-t-il alors ?

L'hon. M. OLIVER : Si l'honorable député veut bien me suivre il comprendra sur quoi ce décret porte. Je dois dire d'abord que, dans mon opinion, la théorie que le gouvernement fédéral n'a pas le droit de faire une communication au gouvernement d'une province sans qu'on l'accuse d'empiéter sur les droits de cette province ou de porter atteinte en quelque manière aux libertés provinciales est une doctrine qui doit être considérée comme absurde. Le gouvernement fédéral a certainement le droit de discuter, en se tenant dans les formes légales, avec le gouvernement d'une province une question dans laquelle ladite province et le Canada sont intéressés. La communication en question se rapportait à une demande faite par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour l'acquisition de certaines terres appartenant aux Indiens de Metlakhatla, dans la Colombie-Anglaise pour y établir le terminus du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral ait à s'excuser d'avoir été partie à l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique ou de lui avoir donné l'aide dont mon honorable ami a parlé. Je ne crois pas non plus qu'il soit nécessaire de nous excuser d'avoir fait quelque chose pour faciliter à la compagnie l'acquisition d'un terminus convenable sur l'océan Pacifique pour son grand chemin de fer. Je ne crois pas que ce soit une question qui demande une discussion bien sérieuse. Les terres des Indiens de Metlakhatla leur appartiennent ; elles n'appartiennent pas au gouvernement fédéral ni à la province de la Colombie-Anglaise, si je comprends bien la question. Le gouvernement fédéral n'y a pas de droit de propriété. Quand bien même la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique désirerait acquérir ou posséder la réserve de Metlakhatla, le gouvernement fédéral n'a pas, sans la sanction des Indiens, d'autorité pour accorder à la compagnie un seul pied de ce terrain à n'importe quelle condition. Dans la Colombie-Anglaise, les terres des Indiens restent leur propriété tant qu'ils vivent, mais lorsqu'il n'y a plus d'Indiens, les terres retournent à la province de la Colombie-Anglaise. Conséquemment, bien que cette province ne soit pas présentement propriétaire de la réserve de Metlakhatla, elle possède

cependant ce qu'on appelle un droit de réversion sur cette réserve.

M. R. L. BORDEN : L'aliénation d'un droit de réversion est-elle une aliénation du domaine public ?

L'hon. M. OLIVER : Certainement non, pas des terres fédérales.

M. R. L. BORDEN : Des terres de la province ?

L'hon. M. OLIVER : Si la province a jugé à propos d'abandonner certains droits, ce n'est certainement pas l'affaire du gouvernement fédéral. J'ai dit que la province avait un droit de réversion sur les terres de cette réserve, et que le gouvernement fédéral avait la responsabilité de la protection des intérêts des Indiens dans toute aliénation qui pourrait être faite de leurs droits sur la réserve.

Or, il doit être bien clair pour mon honorable ami et pour la Chambre que si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a demandé aux Indiens de leur acheter une part de leur réserve, la somme que la compagnie devra leur payer en retour sera considérablement affectée par l'existence ou la non existence d'un droit de réversion de la province de la Colombie-Anglaise sur ces terres. Conséquemment, le gouvernement fédéral a cru, vu que son devoir est de protéger les intérêts des Indiens, et afin que ceux-ci puissent obtenir le plus haut prix possible de leurs droits sur la réserve, de communiquer avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise et de lui demander d'abandonner son droit de réversion sur ces terres. Tel est le but de ce décret du conseil, et je crois que mon honorable ami a parlé de façon à ne pas être compris par aucun membre de cette Chambre lorsqu'il a dit que telle action de la part du gouvernement fédéral empiétait sur les droits de la province de la Colombie-Anglaise.

M. R. L. BORDEN : J'avais compris que l'honorable ministre (M. Oliver) a dit que le gouvernement fédéral n'avait aucun droit sur la réserve ?

L'hon. M. OLIVER : Certainement non.

M. R. L. BORDEN : Alors pourquoi intervient-il ?

L'hon. M. OLIVER : Parce que les Indiens sont propriétaires de la terre et que le gouvernement fédéral est leur tuteur. Quel que soit le prix auquel les terres soient vendues, le trésor fédéral n'en retirera pas un sou ; tous les bénéfices iront aux Indiens. Et je prétends que le Gouvernement en cherchant à protéger de son mieux les Indiens accomplit son devoir envers eux et envers le pays et qu'il n'empiète pas du tout sur les droits de la Colombie-Anglaise. Si le gouvernement fédéral avait négocié directement avec les Indiens pour l'achat de leur réserve, en vue d'en revendre ensuite les terres à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et n'avait pas pris quelques moyens d'acquérir le droit de réversion de la province de la Colombie-Anglaise, il n'aurait pas rempli son devoir envers les Indiens, il n'aurait pas rempli ses devoirs de tuteur comme il devait les remplir et comme il les a remplis, je crois.

Dans sa sagesse, la province de la Colombie-Anglaise jugea à propos de refuser comme elle en avait le pouvoir, de renoncer à son droit de réversion, de sorte que le gouvernement fédéral n'a pas pu, après l'abandon de leur titre par les Indiens, vendre les terres au Grand-Tronc-Pacifique à un prix aussi avantageux pour ces derniers, tant s'en faut, qu'il aurait pu le faire si le gouvernement de la Colombie-Anglaise avait renoncé à son droit de réversion. Les Indiens ont perdu, je suppose, plusieurs milliers de piastres, et le gouvernement de la Colombie-Anglaise n'est pas plus avancé, car son droit de réversion ne viendra en vigueur qu'à la mort du dernier de ces Indiens.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il une idée du nombre d'Indiens sur cette réserve?

L'hon. M. OLIVER : Entre 600 ou 700. Quels rapports l'honorable député trouve-t-il entre cette transaction du gouvernement de la Colombie-Anglaise au sujet des terres qui étaient incontestablement sa propriété et la transaction survenue entre le Grand-Tronc-Pacifique et les Indiens? Le Grand-Tronc-Pacifique se ménagea une entrevue avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise et c'est avec lui qu'il a traité. Nous ne connaissons rien de cette transaction qui ne nous touche ni de près ni de loin. Mais lorsque le Grand-Tronc-Pacifique se présenta chez les Indiens ou devant le gouvernement fédéral en sa qualité de tuteur à ces Indiens, dans le but d'obtenir une partie de la réserve en question, le Gouvernement est resté strictement dans les limites de ses attributions en traitant avec lui, sans préjudice des droits de la Colombie-Anglaise et sans faire à cette compagnie la moindre concession. L'honorable député a affirmé, il a du moins tenté de faire croire, qu'il y avait quelque rapport entre cette transaction et un don que le Gouvernement a fait au Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc-Pacifique obtiendra la possession de ces terres, s'il y a lieu, en payant ce que les Indiens en ont demandé, soit sept ou huit fois le prix que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a reçu pour celles qu'il a vendues à la même compagnie. Celle-ci n'a pas eu de concession, elle a payé pour tout ce qu'elle a obtenu. Nul doute que plus tard, la valeur du terrain à Prince-Rupert, qui sera le terminus d'un transcontinental important et un port de mer splendide sur le Pacifique, atteindra des prix fabuleux. Il est facile à l'honorable député de dire que nous avons sacrifié les intérêts des Indiens en vendant ces terres à leur valeur actuelle tandis qu'elles vaudront dans quelques années des centaines ou des milliers de piastres

l'acre. Mais c'est exactement parce que le Grand-Tronc-Pacifique doit être construit, comme nous en avons l'espoir, que se produira cette plus-value. Nous ne pensons pas nuire en aucune façon aux intérêts des Indiens ou du Canada en facilitant l'établissement du terminus de ce grand chemin de fer transcontinental sur l'océan Pacifique, à un endroit qui, dans l'opinion des promoteurs, convient le mieux.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre se rappellera qu'il m'a promis, vendredi dernier, de me donner certains renseignements. Il paraît les avoir oubliés.

L'hon. M. OLIVER : Je les ai ici. L'honorable député (M. R. L. Borden) m'a posé trois questions. La première est :

Le terrain en question est-il contigu à celui qui est compris dans la concession accordée par le gouvernement de la Colombie-Anglaise?

Voici ma réponse : Le département des Affaires indiennes ne connait pas l'emplacement du terrain concédé par la Colombie-Anglaise, mais il a lieu de croire qu'il est voisin de la réserve de Metlakhatla.

La deuxième demande est :

Les Indiens ont-ils consenti à cet abandon de titre?

Les Indiens ont consenti à la vente d'environ 13,000 acres de terre.

La troisième demande est :

Où en sont présentement les négociations?

Les Indiens ont signé l'abandon de ces terres au Gouvernement, et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a signifié son intention de les acheter au prix voulu, mais le titre n'a pas encore été délivré.

L'hon. M. FOSTER : Quel en est le prix?

L'hon. M. OLIVER : Le prix est $7.50 l'acre.

M. A. A. STOCKTON (Saint-Jean Ville et Comté (N.-B.) : L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) semble attribuer beaucoup de mérite au Gouvernement dont il fait partie pour la générosité dont il a fait preuve dans cette affaire. Ce n'est pas difficile de se montrer généreux au dépens d'un autre. Dans le présent cas, il semble que le gouvernement fédéral s'est montré généreux au détriment de la Colombie-Anglaise.

L'honorable ministre nous donne à entendre plutôt que de le déclarer catégoriquement, que la Colombie-Anglaise n'a peut-être pas été aussi attentive à ses intérêts en vendant ces terrains, que ne l'a été le gouvernement fédéral pour ses pupilles les Indiens. La province de la Colombie-Anglaise dans ses efforts pour obtenir dans les limites de son territoire le terminus du Grand-Tronc-Pacifique s'abouche avec cette compagnie et lui vend comme l'a dit l'honorable député (M. R. L. Borden) 10,000 acres de terre à $1 l'acre à part le quart des lots qui pourrait être réservé quand la compagnie aura reçu sa concession. Le gouvernement provincial négociait dans l'intérêt de la province de la Colombie-Anglaise. L'emplacement du terminus ayant été fixé là où il est et le Grand-Tronc-Pacifique ayant conclu un marché avec la province de la Colombie-Anglaise, il est tout naturel que le terrain dans le voisinage a acquis de la valeur. Le Grand-Tronc-Pacifique pensa qu'il était à propos d'acheter encore 13,500 acres de terre tout auprès. Dans le but de s'approprier ce terrain, le gouvernement fédéral arrêta par décret qu'il allait être généreux en invitant les Indiens à abandonner leur droit à la réserve et le gouvernement de la Colombie-Anglaise à donner en pur don au Grand-Tronc-Pacifique sa part d'intérêt dans les 13,500 acres de terre. L'honorable député de Vancouver (M. Macpherson) demande à qui cette subvention a été accordée? Cette subvention a été accordée au Grand-Tronc-Pacifique.

M. MACPHERSON : L'honorable député a-t-il le texte des lois sous la main ?

M. STOCKTON : J'ai ici les documents qui montrent que M. Bodwell, représentant du Grand-Tronc-Pacifique s'est engagé pour et au nom de la compagnie de prendre 10,000 acres de terre.

M. MACPHERSON : L'honorable député ignore-t-il que M. Bodwell a juré dans son témoignage qu'il ne représentait pas le Grand-Tronc-Pacifique ?

M. STOCKTON : J'ai ici tout le dossier . .

M. MACPHERSON : Je demande à l'honorable député s'il ignore que M. Bodwell a juré qu'il n'agissait pas pour le Grand-Tronc-Pacifique?

M. STOCKTON : Je puis difficilement dire ce qu'a juré M. Bodwell ou ce qu'il n'a pas juré ou s'il a juré du tout. Je parle du contrat passé entre le Grand-Tronc-Pacifique par l'entremise de son président et la province de la Colombie-Anglaise, et ce document montre qu'afin d'éviter le transfert du titre à M. Bodwell, puis ensuite au Grand-Tronc-Pacifique, les parties ont convenu de transporter la propriété directement à ce dernier.

Que le titre ait été d'abord transporté à M. Bodwell en sa qualité d'agent pour le Grand-Tronc-Pacifique puis ensuite à ce dernier par son entremise, ou qu'il ait été transporté directement au Grand-Tronc-Pacifique, je ne vois pas de différence. Ce détail n'a aucune portée sur le point en discussion. Absolument aucune. Je constate tout simplement les faits, monsieur l'Orateur, et je parle de la générosité du gouvernement fédéral au détriment de la province de la Colombie-Anglaise. Celle-ci concéda 10,000 acres de terre à certaines conditions. Que ce soit par l'intermédiaire de M. Bodwell ou directement au Grand-Tronc-Pacifique, cela m'est absolument indifférent. Ce qui est

essentiel de savoir, c'est que le Grand-Tronc-Pacifique a obtenu la concession. Et il l'a obtenue aux conditions stipulées dans le contrat.

M. MACPHERSON : Non, non. L'honorable député fait erreur. Il ne l'a pas obtenue aux conditions stipulées dans la convention.

M. STOCKTON : Les conditions n'étaient pas stipulées dans le contrat ?

M. MACPHERSON : L'honorable député trouvera ce détail un peu plus loin.

M. STOCKTON : Assurément, le Grand-Tronc-Pacifique a dû obtenir cette concession aux conditions stipulées dans le contrat ?

M. MACPHERSON : Non.

M. STOCKTON : Si le Grand-Tronc-Pacifique a obtenu la concession et ne l'a pas obtenue aux conditions stipulées dans le contrat comment a-t-il pu l'avoir ?

M. MACPHERSON : C'est ce que la population de la Colombie-Anglaise désire savoir.

M. STOCKTON : Le Grand-Tronc-Pacifique est devenu propriétaire de ces terres, et assurément, il a dû les obtenir aux termes et conditions stipulées dans le contrat. Il ne peut en être autrement. Le gouvernement fédéral invita le gouvernement de la Colombie-Anglaise à se désister de son droit de réversion. Je crois que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a correctement expliqué la situation au sujet des réserves des Indiens. Nous savons que les terres affectées aux Indiens sont soumises à la juridiction du Parlement, mais le titre à la propriété appartient à la province dans laquelle ces terres sont situées, et dès qu'elles ont cessé de servir de réserves aux Indiens, elles retournent à la province. Donc, ces terres étaient la propriété de la Colombie-Anglaise, sujettes à l'abandon de leur titre par les Indiens, et lorsqu'elles changeraient de main, ce serait avec la sanction de la province, aux fins stipulées dans le contrat, ou dans le contrat projeté, qu'a exposé l'honorable chef de l'opposition. C'est donc 13,519 acres de terre, pour donner le chiffre exact, que le gouvernement fédéral a demandé au gouvernement de la Colombie-Anglaise de bien vouloir concéder gratuitement à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, tandis que pour les 10,000 acres supplémentaires, la province de la Colombie-Anglaise a reçu $1 l'acre et chaque quatrième lot de terre de la compagnie, en échange des 10,000 acres, aux conditions stipulées dans le contrat.

M. MACPHERSON : L'honorable député cite le Recueil des lois de la Colombie-Anglaise, 1891.

M. STOCKTON: Le gouvernement provincial a fait cette concession sous réserve de certaines conditions, tout en sauvegardant les intérêts de la province, mais le gouvernement fédéral, dans sa générosité, voulait qu'il donnât en pur don 13,519 acres de terre au Grand-Tronc-Pacifique. Je dis donc que cette transaction me paraît être une tentative de la part du gouvernement fédéral pour forcer la Colombie-Anglaise à sacrifier sa propriété au bénéfice du Grand-Tronc-Pacifique. Je n'entends pas amplifier le sujet.

L'hon. chef de l'opposition a parlé de la profession de foi du très honorable chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) et des doctrines qu'il a énoncées sur la ligne de séparation, la ligne de partage qui doit exister entre le pouvoir central et le pouvoir provincial. L'honorable premier ministre a fait une profession de foi politique à ce sujet, à Montréal, pas plus tard que le mois de février dernier et je le trouve dans le " Herald ", de cette même ville, en date du 24 février 1906. Voici le langage que lui prête le journal :

La véritable doctrine de l'autonomie provinciale, telle que nous l'ont enseignée M. Blake et sir Oliver Mowat, est la suivante : dans les matières qui sont soumises à la juridiction des provinces en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, dans toutes ces matières, dis-je, qui sont soumises à l'autorité provinciale, c'est la législature, c'est le peuple qui est l'autorité suprême, et. . .

Il doit y avoir ici une erreur. . .

. . .c'est le pouvoir central qui doit exercer cette autorté. . .

C'est le pouvoir central qui doit exercer cette autorité. . .

Il aurait fallu dire, je suppose, que ce n'est pas le pouvoir central qui doit exercer cette autorité.

. . .Telle est la véritable doctrine de l'autonomie provinciale et c'est la seule qui doit servir de base aujourd'hui et toujours à ceux qui veulent me juger.

C'est en effet la vraie doctrine, celle à laquelle je souscris, celle que le gouvernement fédéral doit mettre en pratique dans ses rapports avec les gouvernements provinciaux, mais par ceux-ci avec le gouvernement fédéral. Ni ce gouvernement ni aucun gouvernement fédéral ne doit user de son autorité sur une province pour la forcer à se départir de son domaine sans bonne et valable considération. C'est, je crois, sur ce terrain que l'honorable chef de l'opposition a placé la discussion, afin de pouvoir protester contre la pression illégitime exercée par le gouvernement fédéral ou qu'il a essayé de faire exercer sur la province de la Colombie-Anglaise pour l'encourager à concéder gratuitement 13,510 acres au Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. WILLIAM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'Intérieur) : Monsieur l'Orateur, quand j'aurai expliqué qu'une élection générale se poursuit actuellement dans la Colombie-Anglaise, que le gouverne-

ment McBride subit présentement son procès devant le corps électoral et qu'il recevra probablement sa sentence le 2 février prochain, la Chambre comprendra pourquoi l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) a soulevé un de ces soirs derniers et encore aujourd'hui la question de la concession de terres publiques par le gouvernement de la Colombie-Anglaise d'un côté et de l'autre la concession du titre à une réserve indienne de 13,000 acres de terre. La Chambre comprend pourquoi l'honorable député a soulevé cette question à présent. Je ne croyais pas que la Constitution était menacée parce que le gouvernement fédéral a disposé du titre des Indiens à 13,000 acres de terre, mais il semble que ce n'est pas le prix de vente de ces terres mais l'aspect constitutionnel de cette transaction qui scandalise l'honorable chef de l'opposition. Il a cité deux cas; la vente de 10.000 acres de terre par le gouvernement de la Colombie-Anglaise, transaction juste et raisonnable au dire de l'honorable député, et la vente du titre des Indiens à 13,000 acres de terre, à raison de $7.50 l'acre, opération condamnable. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise aurait fait une action d'éclat, mais le gouvernement fédéral aurait violé le principe de l'autonomie provinciale. Il se trouve que je connais un peu les détails de la transaction de la Colombie-Anglaise et que j'ai par devers moi certains documents qui s'y rapportent.

Le contrat ayant été signé avec le Grand-Tronc-Pacifique et Port-Simpson ayant été désigné comme terminus du transcontinental projeté, des spéculateurs de Victoria pensèrent qu'il serait sage de construire la ligne jusqu'à 15 ou 16 milles plus au sud, sur la côte, à un endroit appelé l'anse à Tuck, sur l'île Kaïen. M. Bodwell forma une petite compagnie et réussit à convaincre le gouvernement provincial à lui vendre 10,000 acres de terre. Ayant conclu son marché avec le Gouvernement, il tâcha de décider le Grand-Tronc-Pacifique à prolonger sa ligne jusqu'à l'anse à Tuck, au lieu d'en fixer le terminus à Port-Simpson. Le premier marché fut conclu non pas avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais avec un petit groupe de spéculateurs fonciers de Victoria et dont M. Bodwell était le chef. L'honorable député de Saint-Jean (M. Stockton) a dit que le contrat avait été passé avec le Grand-Tronc-Pacifique. Voyons s'il a dit la vérité. Le 19 janvier 1904, M. Bodwell écrivit au commissaire en chef des terres et des travaux publics de la Colombie-Anglaise lui exposant tout son plan, et voici deux phrases que je tire de cette lettre :

Je propose que mes clients se forment en compagnie pour obtenir ces terres, disons 10,000 acres, y compris l'avant-grève et la grève, en lots de pas moins d'un demi-mille carré chacun. La couronne concédera ces terres aux conditions suivantes à notre compagnie qui négociera ensuite avec le Grand-Tronc-Pacifique pour l'établissement de son terminus occidental. . .



Une des conditions était que le prix des terres devait être $1 l'acre. Puis il continue :

. . .La compagnie. . .

C'est-à-dire la compagnie de spéculateurs fonciers.

. . .La compagnie ne s'engage pas à obtenir le terminus de la ligne à l'endroit qu'elle a choisi, mais elle garantit de faire tout en son pouvoir dans ce but et s'engage à ne pas disposer de ces terres ni d'aucune partie d'icelles pour aucune autre fin.

Tel est le premier contrat intervenu entre la compagnie des terres et le gouvernement McBride. L'entente était que cette transaction n'était qu'une spéculation en terres au bénéfice d'un petit syndicat de personnes de Victoria, parmi lesquelles nous avons raison de croire qu'il se trouvait des membres du gouvernement McBride.

M. SPROULE : Avant d'aller plus loin, l'honorable ministre voudrait-il nous dire pourquoi, si M. Bodwell et ses associés n'ont pas acheté ces terres pour le Grand-Tronc-Pacifique, ils se sont engagés à ne pas les revendre pour aucune autre fin ? Que voulaient-ils en faire ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Elles étaient absolument inutiles pour toute autre fin.

M. SPROULE : C'est une condition de leur contrat. Par conséquent, ils ont acheté ces terres pour le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Voyons ce qu'ils firent. Le contrat avec le gouvernement provincial étant signé, la compagnie s'adressa au Grand-Tronc-Pacifique et réussit à lui vendre pour $40,000 les 10,000 acres de terre pour lesquelles elle s'était engagée à payer $10,000. Il est vrai que le titre a été transporté directement au Grand-Tronc-Pacifique, pour une considération de $40,000, mais voilà exactement comment le transport a été effectué, d'après la preuve qui a été faite à l'enquête devant la législature. (Très bien ! très bien !)

La Chambre peut s'imaginer la sensation que ce scandale, car c'en était un, le scandale de l'île Kaïen, a créée dans la Colombie-Anglaise, principalement à Victoria. Une enquête parlementaire fut ouverte, et les faits que je viens de citer et bien d'autres aussi compromettants pour le gouvernement McBride furent prouvés.

Je rappellerai que M. Greene, qui a conduit les négociations avec la compagnie de spéculateurs fut forcé de donner sa démission de ministre pour avoir figuré dans ce scandale. Le fait est que les amis du gouvernement, ayant appris l'existence de ce contrat secret—car il fut longtemps caché au public—achetèrent 3,000 ou 4,000 acres de terre contigus à ces 10,000 acres et au prix ordinaire de vente des terres provinciales, et M. Robert Green, ancien commissaire des terres et des travaux publics, le

ministre qui probablement plus que tous ses collègues était responsable du marché conclu avec les spéculateurs, n'est pas, dit-on, complètement désintéressé. En présence de la tempête d'indignation que ce scandale a soulevée dans la Colombie-Anglaise, M. Greene a été obligé de rentrer dans la vie privée à la veille d'une élection générale Maintenant, je le répète, comme la discussion semble porter surtout sur la comparaison entre la vente de ces 10,000 acres de terre par le gouvernement provincial et la vente du titre des Indiens à une réserve de 13,000 acres de terre par le gouvernement fédéral, il sied que je donne toutes les explications relatives à ces 10,000 acres de terres.

L'enquête a lieu sur les circonstances qui entourèrent la vente. Une volumineuse preuve fut recueillie et la minorité et la majorité présentèrent chacune un rapport. Il est vrai que le rapport de la majorité exonérait le gouvernement de Victoria de tout blâme, mais le rapport de la minorité contenait des déclarations très sérieuses, et j'en lirai quelques-unes à la Chambre. L'alinéa 3 de ce rapport, qui est daté du 9 mars et qui est adressé à la législature, dit :

Que le Gouvernement n'a pas négocié directement avec le Grand-Tronc-Pacifique, mais au contraire avec une bande d'aventuriers (hommes et femmes) qui, à la connaissance du Gouvernement, firent la demande de ces terres dans un but de spéculation ; que le Gouvernement n'avait reçu aucune communication ni verbale ni écrite des représentants du Grand-Tronc-Pacifique antérieurement à la promulgation du décret en conseil du mois de mai 1904, et que le télégramme du 29 avril n'était qu'un truc de la part des spéculateurs pour leur permettre de prétendre qu'ils étaient en mesure de remplir leur premier engagement relatif à l'établissement du terminus du Grand-Tronc-Pacifique sur ces terres, et de prétendre, très spécieusement, il faut l'admettre, auprès du Gouvernement, qu'ils avaient eu une réponse indirecte et peut-être directe du Grand-Tronc-Pacifique. . . .

6. Nous décidons que le Gouvernement n'avait pas le droit de faire cette concession ni à MM. Anderson et Larsen ni au Grand-Tronc-Pacifique sans l'autorisation de la législature...

C'est en effet un point important, car le Gouvernement, en vertu de la loi sur les terres publiques, n'avait pas le droit d'aliéner aucune terre à ces fins sans l'autorisation de la législature.

. . .et que les ministres ont mal conseillé Son Honneur le Lieutenant-gouverneur et obtenu le décret en conseil contrairement à l'esprit et à la lettre de la loi.

Que le Gouvernement n'a pris aucune mesure pour s'assurer si cette concession était réellement dans l'intérêt public; que les ministres n'avaient aucun renseignement pour s'appuyer avant de décider cette question, et qu'à l'exception de quelques légères modifications qu'il a apportées à la proposition primitive de M. Bodwell, le Gouvernement a traité d'une façon inconsidérée les droits de la province ;

9. Que grâce au secret que le Gouvernement et MM. Anderson et Larsen ont gardé, ces derniers et leurs associés intimes ont pu obtenir d'autres terres, y compris les îles Marsouin du Nord et Marsouin du Sud, contiguës à l'île Kaïen et au chemin de fer projeté, et couvrant une superficie de 3,000 acres ;

10. Que James Anderson a reçu de son associé M. Larsen en règlement de leurs droits de propriété sur l'île Kaïen et autres intérêts dans le voisinage immédiat, la somme de $10,000 à part son traitement et ses frais. Il a reçu en outre une part égale à un seizième des îles Marsouin du Nord et Marsouin du Sud et d'autres terres contiguës à l'île Kaïen, qu'il avait choisies en échange de scrip sud-africaine, à part cinq milles carrés environ de terrains houillers situés à quelques milles au sud, sur la côte.

Donc les 10,000 acres de terre furent tout simplement vendues à une compagnie particulière qui les revendit aussitôt au Grand-Tronc-Pacifique pour la somme de $40,000, laissant en poche à certains politiciens de l'endroit un profit de $30,000. Les restrictions auxquelles l'honorable député semble attacher tant d'importance ont été faites par une loi.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre voudrait-il me dire dans quoi il a puisé ce qu'il vient de lire ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Dans le rapport de la minorité de la commission qui fut nommée par la législature pour faire enquête sur les circonstances du scandale de l'île Kaïen.

L'hon. M. FOSTER : A-t-il été publié ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je le crois ; je le trouve dans un journal.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre voudrait-il lire l'opinion exprimée par la majorité ; la Chambre serait mieux renseignée.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Ce serait trop long. Je me ferai un plaisir de faire voir ce journal à l'honorable député. J'ai dit que la réserve de 25 p. 100 des terres au profit du gouvernement pour les diviser en lots de ville était réglée par une loi. Le chef de l'opposition a ajouté beaucoup d'importance à la réserve de cette restriction par le gouvernement. Le gouvernement ne pouvait pas faire autrement. Dans toute l'étendue de la province, 25 p. 100 des terrains de villes projetés sont réservés à la province. La loi dit :

A l'avenir toute concession de la couronne, provenant des terres, le titre desquelles a été obtenu subséquemment au 17 avril 1906, devra contenir une stipulation à l'effet que si jamais ces terres sont divisées en lots de ville, un quart de tous les blocs de lots devront être rétrocédés à la couronne.

Toutes les réserves mentionnées ont été faites suivant la loi ; le Gouvernement était obligé de les faire. De sorte que le gouvernement provincial n'a droit à aucun crédit sous ce rapport.

M. SPROULE : Si une personne achetait après cela les terres de la province et les divisait en lots de ville ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : La loi s'appliquerait. Je me suis efforcé, monsieur l'Orateur, de faire voir la nature de la vente de ces 10,000 acres de terre. Je dirai que si le gouvernement de la Colombie-Anglaise avait offert au Grand-Tronc-Pacifique de lui vendre 10,000 acres de terre à l'anse à Tuck, où il y a un port splendide et dans le but d'en faire le terminus du Grand-Tronc-Pacifique, s'il avait offert de vendre ces terres pour $10,000 avec la réserve d'un quart des lots, ou si même il les lui avait offertes gratuitement, réservant encore le quart des lots pour la province, je ne crois pas qu'il y aurait beaucoup de critique dans la Colombie-Anglaise, mais ce n'est pas ce qui a été fait. C'est une petite bande de spéculateurs qui sont les auteurs de ce scandale. C'est une opération que l'honorable député prône comme étant dans l'intérêt de la province de la Colombie-Anglaise. La proposition du Grand-Tronc-Pacifique d'acheter 13,000 acres de la réserve des Indiens qui est située tout à côté des 10,000 acres, n'est pas d'aujourd'hui. M. Bodwell a eu une entrevue avec le gouvernement un an avant la promulgation du décret en conseil dont il a été question et lui a proposé de vendre au Grand-Tronc-Pacifique une partie de la réserve des Indiens, insistant en même temps que le gouvernement fédéral aurait à régler la question de titres avec eux. M. Bodwell demanda à cette époque à M. McBride si la province n'aurait pas son droit de réversion. Il est vrai que M. McBride répondit "non", mais il ajouta :

Nous ne pouvons disposer d'aucune partie de cette réserve à moins et pas avant que le gouvernement fédéral fasse partir les Indiens de cette réserve ou de cette partie de la réserve dont on a besoin. Dans ce cas, le Gouvernement consent, pourvu que votre compagnie prouve au commissaire en chef des terres et travaux publics la nécessié d'obtenir plus de terrain dans le voisinage pour les fins de son chemin de fer, à ne concéder aucune partie de ces terres sans donner à votre compagnie l'avantage de les acheter.

C'était en 1905.

M. R. L. BORDEN : Quelle est cette lettre que l'honorable ministre lit ?

L'hon. M. TEMPLEMAN: La lettre était signée par M. McBride et adressée à Frank W. Morse, vice-président et administrateur général. C'était une proposition relative à ce terrain même ; de sorte qu'en invitant la province à renoncer à son droit de réversion on ne soulevait pas une question nouvelle ; les autorités en avaient été saisies un an auparavant par décret du conseil proposant que la province renonçât à son droit de réversion. Voici à quoi se réduit toute cette affaire, si je comprends bien : le droit des Indiens à l'occupation de ces 13,000 acres de terre ayant été aliéné par le gouvernement fédéral, et celui-ci ayant vendu ces terres, a prié le gouvernement provincial de renoncer à son droit de réversion. Et comme un an auparavant ce gouvernement avait refusé de renoncer à ce droit, l'exécutif fédéral est d'avis qu'il n'a fait que son devoir, que le ministre de l'Intérieur n'a fait que son devoir en adressant cette demande au gouvernement provincial. Si le gouvernement provincial était disposé à y renoncer, fort bien ; mais ce gouvernement refusant de se désister de son droit, et le Grand-Tronc-Pacifique d'autre part, consentant à accepter le titre tel qu'il était, et de laisser la province jouir de son droit de réversion sur ces 13,000 acres de terre, je ne vois pas qu'on puisse reprocher au Gouvernement d'avoir voulu empiéter sur les droits de la province, en ce qui regarde ces terres.

L'hon. M. HAGGART : Les Indiens étaient-ils en possession de ces terres lorsque le marché fut conclu ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : C'était une réserve indienne.

L'hon. M. HAGGART : Etaient-ils établis sur cette réserve ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je n'en sais rien.

L'hon. M. HAGGART : J'ai cru comprendre qu'ils avaient été placés ailleurs. Dans ce cas les terres relèveraient entièrement de la province.

L'hon. M. OLIVER : Je crois que les Indiens occupent la réserve actuellement.

L'hon. M. FOSTER : Cette partie de la réserve ?

L'hon. M. OLIVER : Quelques-uns d'entre eux sont sur cette partie, et il a fallu conclure des arrangements et leur payer $15,000 comme indemnité des améliorations qu'ils y avaient faites.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je crois qu'il a été payé quelques milliers de dollars à des particuliers pour améliorations. Aux termes de la loi de la Colombie-Anglaise, il est interdit de vendre des terres domaniales de cette classe au prix d'un dollar de l'acre, et il est interdit de vendre de ces terres à une compagnie de chemin de fer sans l'autorisation de la législature. Dès lors, comment peut-on prétendre que la vente de ces 10,000 acres de terre à un dollar de l'acre, comment peut-on prétendre qu'un contrat aussi illégal était plus avantageux pour la province, que la vente de ces 13,000 acres contigus, pour lesquels on a payé $1.50 de l'acre pour le seul rachat du droit des Indiens? Et ce prix a été convenu entre les Indiens et leurs représentants d'une part, et les représentants du Grand-Tronc-Pacifique d'autre part. Dans ce décret du conseil, du 2 avril, le ministre se borne à prier le gouvernement de la Colombie-Anglaise

de renoncer à son droit de réversion sur ces terrains, droit que détient la province le la Colombie-Anglaise aux termes de la convention passée avec le gouvernement fédéral en 1876. Il n'a été exercé aucune pression ; on a pas cherché à convaincre le gouvernement de la Colombie-Anglaise qu'il devrait y consentir. Mon honorable collègue savait sans doute que la province avait déjà précédemment refusé d'y renoncer ; mais que comme il nous fallait donner au Grand-Tronc-Pacifique le meilleur titre possible, nous avons agi en conséquence, nous lui avons donné le meilleur titre qu'il nous était possible de lui donner, et rien de plus, de telle sorte que les droits de la province n'ont été aucunement mis en péril. Mais dans le cas de cette vente de 10,000 acres de terre dont j'ai parlé, les droits de la province n'avaient été aucunement garantis. L'honorable chef de l'opposition ne réussira certainement pas à gagner un avantage politique dans la Colombie-Anglaise au moyen de cette affaire. S'il est un acte de l'administration du gouvernement McBride qui est de nature à amener sûrement sa défaite, ce sera le scandale de l'île de Kaïen. Ce scandale fera plus que tout le reste pour déterminer la chute de ce gouvernement le 2 février prochain. Telles sont les circonstances de l'affaire ; il est facile de les vérifier. Il n'en est aucune qu'on puisse invoquer contre le Gouvernement. Nous n'avons fait que notre devoir et nous sommes prêts à nous en remettre au verdict populaire.

M. GALLIHER : Evidemment cette affaire a été soulevée dans le but de punir le département ou l'exécutif pour avoir prié le gouvernement de la Colombie-Anglaise de renoncer à son droit de réversion à l'égard de quelque treize mille acres de terres que le Grand-Tronc-Pacifique aurait voulu acheter. Je ne parlerai pas de la vente de l'île de Kaïen, que l'honorable ministre (M. Templeman) vient d'exposer en détail. Je me bornerai à réfuter les allégations du chef de la gauche et de l'honorable député du comté de Saint-Jean (M. Stockton), qui reproche au Gouvernement d'avoir, sans justification, empiété sur les libertés provinciales. Examinons un peu la question.

Nous constatons que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique était désireuse de faire l'acquisition d'une certaine étendue de terres formant partie d'une réserve indienne sur la côte du Pacifique, dans la Colombie-Anglaise, en vue d'y établir ses installations terminales. Sachant que le gouvernement fédéral est le tuteur de ces Indiens, la compagnie naturellement s'adressa à lui. Le gouvernement fédéral informa cette compagnie qu'il n'était pas en mesure de lui donner un titre parfait sur ces terres, même du consentement des Indiens, vu que, dans certaines conditions, ces terres devaient retourner à la province. En conséquence, pour rendre son titre parfait, il était nécessaire que la compagnie engageât les autorités provinciales à renoncer à leur droit de réversion ou à conclure certaines conventions avec elle. Dans ce but, il fut émis un décret du conseil à Ottawa, autorisant le ministre à se mettre en rapports avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise au sujet de l'abandon de ces droits de réversion. C'est cette démarche que l'honorable chef de l'opposition prétend être illégitime et injustifiable. Eh bien, je ne partage pas son avis à cet égard. Je ne suis pas surpris que l'honorable député émette cette prétention, mais quiconque voudra examiner la question avec calme et impartialité ne saurait se ranger à son avis. Il ne me paraît pas que cette lettre eût la forme d'un avis donné au gouvernement provincial. On ne cherchait aucunement à contraindre ce gouvernement.

On lui faisait simplement une proposition justifiée par les circonstances. Ayant été consulté, en sa qualité de tuteur des Indiens par ceux qui voulaient faire l'achat de ces terres, et sachant que la province était investie d'un droit de réversion à leur égard, le Gouvernement fédéral se contenta de transmettre au gouvernement provincial la requête de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et demanda si le gouvernement provincial ne serait pas disposé à renoncer à son droit de réversion, afin de mettre la compagnie à même de faire l'acquisition de ces terres qu'elle voulait utiliser pour y fixer son terminus. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise était libre de rejeter ou d'accepter cette proposition. On ne lui donnait pas de conseil ; on lui posait simplement une question. Ce gouvernement de la Colombie-Anglaise, à tort ou à raison, jugea à propos de rejeter cette demande. Le Gouvernement fédéral a-t-il demandé pourquoi le gouvernement provincial refusait de se rendre à sa demande ? Le Gouvernement fédéral a-t-il prié le gouvernement provincial de revenir sur la question, ou l'a-t-il prié de renoncer à ses droits dans l'intérêt général du pays ? Non, il n'y a rien dans les documents qui ont été déposés qui fasse voir que des instances aient été faites à la suite de ce refus. Le ministre de l'Intérieur ou le Gouvernement, suivant le cas, reprend les négociations avec le Grand-Tronc-Pacifique. On pris l'agent des Indiens d'engager ceux-ci en la manière ordinaire, à donner leur consentement, et ce consentement est obtenu. On s'entend sur le prix. Et que donne-t-on en retour ? Un titre absolu, un titre parfait ? Loin de là. le gouvernement fédéral se borne, en sa qualité de tuteur des Indiens, à donner le meilleur titre qu'il lui soit possible de donner, mais sujet à tout droit dont peut être investie la province de la Colombie-Anglaise à cet égard. Et le prix est fixé à $7.50 de l'acre. Or, qu'y a-t-il dans cette affaire qui mérite la critique de la Cham-

bre, qui mérite la critique d'aucun membre de la députation, à quelque parti qu'il appartienne, qu'il soit habitant ou non de la Colombie-Anglaise ? Quant à moi, je suis habitant de la Colombie-Anglaise, et j'en suis fier.

M. MACLEAN (York-sud) : En êtes-vous originaire?

M. GALLIHER : Non, je suis originaire de l'Ontario, du bon vieux comté de Bruce. Mais même si je n'étais pas partisan du ministère, ou membre de la députation, je ne trouverais rien à reprendre, semble-t-il, dans la conduite du ministère à cet égard. Les gardiens des libertés provinciales, ce sont les ministres provinciaux eux-mêmes et je ne pense pas qu'il suffise d'une simple requête que leur adresse le gouvernement fédéral pour leur faire perdre de vue les intérêts de leur propre province. Bannissons donc de notre esprit la pensée qu'il a pu y avoir quelque chose de malhonnête ou de blâmable ou d'inavouable dans la conduite du gouvernement fédéral, tuteur des Indiens, dans le cours de ces négociations avec le Grand-Tronc-Pacifique. En outre, si je ne me trompe, quel que soit le titre que le gouvernement fédéral ait accordé au Grand-Tronc-Pacifique à l'égard de ces terres, cette compagnie a renoncé à toute réclamation qu'elle pourrait avoir contre lui, en raison d'aucun droit de réversion que pourra invoquer plus tard le gouvernement de la Colombie-Anglaise. Sans doute, le gouvernement provincial et le Grand-Tronc-Pacifique en viendront à quelque entente au sujet des droits de réversion dont la province peut être investie, pour le cas où ces droits lui écherraient d'ici à un petit nombre d'années. Et en ce qui regarde les terrains mêmes qui ont été vendus, et ces 13,000 acres, je lirai un passage du rapport de l'agent des Indiens, M. Morrow. Au sujet de ces terres de Metlakhatla, et sous le titre de " Réserves ", voici comment il s'exprime :

La partie sud de la réserve de Tsimpsean—Digby, Tugwell, et une partie de l'île Kaïen,—comprend la plus grande partie des terres mises à part pour ces Indiens, la superficie totale en étant d'à peu près 25,000 acres. La plus grande partie n'est d'aucune valeur, mais sur l'île de Digby et la terre ferme bordant la côte méridionale du détroit de Venn, on trouve d'excellents sols. C'est ici que se trouve le village historique de Metlakhatla, agréablement situé sur les rivages du port de Metlakhatla.

Or, cette zone de bon terrain et ce village indien historique n'ont pas été transférés, ils ne forment pas partie des 13,000 acres, qui se composent surtout de terrains plus pauvres. Outre le village, on trouvait ici, quelques petits établissements perdus, mais ils sont en voie de disparaître. On peut juger de la valeur des améliorations par le chiffre de $1,500 que l'on estime être une indemnité suffisante à leur payer. Les Indiens continuent donc de résider sur la réserve. J'ai dit que je ne m'arrêterais pas à discuter la vente de l'île Kaïen par le gouvernement provincial ; je me bornerai à dire qu'il est généralement connu dans la Colombie-Anglaise, que, quel que soit l'acheteur, toute vente de terrain que fait le Gouvernement est assujétie à une réserve d'un quart de la valeur au profit de ce gouvernement dans le cas où ces terrains seraient subdivisés en terrains de ville. C'a été la loi, je crois, depuis 1896.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai fait aucun commentaire à cet égard. Mais je ne sache pas que les autres réserves soient légales.

M. GALLIHER : En quoi consistent-elles ?

M. R. L. BORDEN : J'en ai donné lecture ; elles sont au nombre de huit. Par exemple, on réserve le quart des terrains de berge, ainsi que le droit de prendre sur ces terrains des matériaux de construction ; on réserve le droit d'exploiter les terrains miniers, etc., ainsi de suite.

M. GALLIHER : La réserve relative aux terrains miniers est couverte par l'acte des mines, et je crois que l'acte intitulé " Water Clauses Consolidation Act " s'applique à l'autre réserve, mais je ne saurais l'assurer. A mon avis, et,—j'en suis persuadé,—de l'avis de toute personne qui veut envisager la question à un point de vue impartial, on ne saurait critiquer la conduite du gouvernement fédéral ou du département de l'Intérieur dans cette affaire. Il n'y a rien là qui mérite la censure de la Chambre non plus celle du peuple canadien ou de la province de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. FOSTER : Je ne me propose pas de traiter cette question très au long, je félicite l'honorable député de Kootenay (M. Galliher) de s'être borné à discuter la question soulevée par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden).

Il a eu l'obligeance de dire qu'il y avait deux aspects à cette question, bien qu'il ait lui-même démontré par la suite qu'il n'y en a réellement qu'un. Il a prétendu qu'on cherchait à persécuter le gouvernement fédéral, et il a ensuite indiqué pourquoi le gouvernement fédéral méritait d'être persécuté ; son ingérence dans une affaire purement provinciale. C'est précisément à ce point de vue que s'est placé l'honorable député qui a soulevé cette discussion, et c'est à cela que s'est arrêté l'honorable député de Kootenay (M. Galliher) ; il n'a pas dit autre chose. Je me propose de suivre son exemple. Mais on ne saurait faire le même compliment au ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) qui s'est éloigné de la discussion et a battu la campagne.

Il a cru bon de s'attaquer au gouvernement provincial dont le leader est M. McBride. Il a déclaré que c'était un mauvais gouvernement et qu'il ne tarderait pas à re-

cevoir son châtiment. Il me semble que cela n'avait rien du tout à faire avec la question soulevée par l'honorable député, question d'une tout autre nature. La prétention de l'honorable député et ma propre prétention, c'est que, s'il existe des causes de discorde entre les deux partis politiques de la Colombie-Anglaise sur les questions provinciales c'est à ces deux partis de tirer l'affair au clair, sans que nous ayons rien à y voir. Ici, dans l'arène fédérale, bien que le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) ne paraisse pas s'en être rendu compte,—et je ne comprends pas qu'il ne s'en soit pas rendu compte,—la seule question que nous ayons soulevée est celle des attributions dont jouissent respectivement le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial aux termes de la Constitution ; et la doctrine que nous avons prêchée est l'anciennne doctrine prêchée à l'époque de la confédération et depuis la confédération jusque vers 1890, je pense, par tous les chefs libéraux qui ont pris une part active à la discussion des affaires publiques au Canada, savoir que la province à son champ déterminé d'actions, à certaines questions qui lui sont réservées, et que dans le cercle de ses attributions elle est indépendante et doit rester indépendante ; que le gouvernement fédéral a aussi son champ d'action, est chargé de s'occuper du règlement de certaines questions, et qu'il ne doit pas sortir de son cercle d'attributions, ne pas empiéter et ne pas être gêné dans l'exercice de ses pouvoirs. Il s'agissait au début de savoir si l'on établirait une union fédérale ou une union législative ; la décision fut rendue en faveur d'une union fédérale plutôt que législative, et c'est sur cette base de l'union fédérale que toute notre organisation politique s'est faite. Or, nous constatons en ces dernières années, surtout depuis que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) est devenu chef du parti libéral et encore plus depuis qu'il est devenu chef du gouvernement libéral, que cette ancienne doctrine a été mise de côté, a été conspuée et l'on entend de plus en plus réduire les gouvernements provinciaux à une condition servile, à exiger d'eux une humble soumisssion aux volontés du gouvernement fédéral, et l'union la plus intime possible au point de vue de la clientèle, de l'influence réciproque, de l'aide réciproque, jusqu'à effacer toute distinction entre la politique des diverses provinces et celle du gouvernement fédéral, entre les droits de ces provinces et ceux du gouvernement fédéral.

Ce n'est là qu'une des circonstances entre bien d'autres, dans lesquelles le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a, depuis qu'il est au pouvoir, exercé une pression sur les provinces. L'honorable député qui a soulevé cette discussion (M. R. L. Borden) a fait connaître un cas ou deux dans lesquels le premier ministre s'est franchement ingéré dans le choix du premier ministre, et conséquemment dans la constitution du ministère et l'orientation de la politique d'une province, et même pourrait-on dire de deux provinces ; j'entends les deux provinces de l'extrême Ouest. Examinons les circonstances telles que l'honorable député préopinant nous les a exposées. Voici un gouvernement fédéral qui, en ce qui regarde les terres indiennes, à un droit à exercer et pas davantage. Quel est ce droit ? En sa qualité de tuteur des Indiens, il est chargé de voir à ce que les droits des Indiens soient respectés, et à ce qu'on leur accorde tout ce qu'il leur revient à l'occasion de la vente ou du transfert de terres détachées de leur réserve. C'est à cela que se borne le rôle du gouvernement fédéral ; il a rempli son rôle, il se trouve déchargé de toute responsabilité, dès que les intérêts des Indiens en ce qui regarde ces terres qui leur appartenaient naguère ont été sauvegardés. Le gouvernement fédéral avait rempli ce devoir ; la compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc-Pacifique cherche par la suite à obtenir du gouvernement provincial une étendue de terrain à cet endroit, mais sa demande est rejetée, le gouvernement provincial ne voulant pas renoncer à ses titres sur les terres en question. La compagnie ayant échoué dans ses négociations avec le gouvernement provincial, se retourne vers le gouvernement fédéral. Or, tout ce qu'elle pouvait raisonnablement demander au gouvernement fédéral, c'était de leur accorder un adoucissement des droits des Indiens en ce qui regarde les terres qu'elle se proposait d'acheter. Sur ce point elle réussit à obtenir ce qu'elle désirait ; il lui fut assigné à peu près 13,000 acres de terre au prix de $7.50 de l'acre, laquelle somme fut versée, non pas au gouvernement fédéral, mais aux Indiens par l'entremise du gouvernement fédéral ; et une fois ce marché conclu, le gouvernement fédéral n'avait plus aucune raison de s'ingérer dans l'affaire ; à partir de ce moment, les terres, en vertu du droit de réversion, devenaient la propriété et la propriété exclusive du gouvernement provincial. Tous les autres empêchements se trouvaient supprimés et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aurait dû faire appel au gouvernement provincial et lui dire : les droits des Indiens sont sauvegardés, nous avons payé $7.50 de l'acre, nous avons nos titres à cet effet, mais ces terres sont votre propriété, ne consentiriez-vous pas à nous les vendre ? Mais, quelle a été la conduite du gouvernement fédéral dans cette circonstance ? On dit parfois que lorsque Son Excellence invite quelqu'un à sa table, cette invitation est l'équivalent d'un ordre. Le gouvernement fédéral a invité la province de la Colombie-Anglaise,—en ce qui regarde la vente de terres lui appartenant et dans lesquelles ledit gouvernement fédéral n'avait désormais plus rien à voir, puisqu'il avait rempli son devoir de tuteur à l'égard des Indiens établis

sur ces terres,—le gouvernement fédéral dis-je, transmit au gouvernement provincial une invitation, pour quoi faire ?

Il l'invita à faire cadeau de ces terres à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Or, il me semble que cette invitation avait beaucoup le caractère d'un ordre. En la faisant, le gouvernement fédéral s'ingérait dans un domaine qui ne relève aucunement de lui et cette ingérence était sous la forme d'une prière au gouvernement provincial de transférer en pur don à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique les terres en question. Quel intérêt avait donc ce gouvernement fédéral à obtenir pour une compagnie, qui avait été l'objet de grandes faveurs, le don de 13,000 acres de terres d'un gouvernement provincial relativement peu fortuné. Quel droit avait donc ce gouvernement fédéral d'intervenir en faveur de cette compagnie ?

Encore une fois nous voyons ici ce gouvernement se multiplier dans l'intérêt des grandes compagnies, ces grandes compagnies que les membres du cabinet, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, signalaient à la vindicte publique d'une extrémité à l'autre du pays. Non, les ministres fédéraux n'ont pas voulu laisser le Grand-Tronc-Pacifique, pauvre petite compagnie miséreuse, sans privilège et sans concessions, se présenter d'elle-même devant le gouvernement provincial et négocier elle-même ses affaires, à des conditions équitables pour les deux parties. Il a fallu que le gouvernement fédéral intervînt et transmît au gouvernement provincial l'invitation, à vrai dire, l'ordre de remettre ces terres à la compagnie, sans en recevoir la plus petite compensation. En agissant de la sorte, le gouvernement fédéral, à mon sens, est sorti de son rôle.

Nos collègues ne sont peut-être pas très convaincus que cette invitation fût l'équivalent d'un ordre. Eh bien voyez. La province n'ayant pas accepté l'invitation, M. McBride n'ayant pas jugé l'offre bonne et ayant refusé de s'en déposséder, le châtiment ne se fait pas attendre. Presque aussitôt, il se fait une élection. On fait venir de hauts fonctionnaires de la région de l'extrême Nord, entre autre le gouverneur du Yukon. Ses appointements payés, ses frais de voyage soldés, il se transporte au siège du gouvernement, il se rend à la capitale fédérale, il a des entrevues avec les ministres fédéraux, toute l'affaire est discutée à fond ; on fait une judicieuse distribution de fonctions publiques, le gouverneur démissionne,—mais je ne saurais assurer, qu'il a cessé de retirer son traitement,—et il est dépêché avec tous les honneurs et le prestige de sa position comme représentant du gouvernement fédéral, délégué vers la province de la Colombie-Anglaise, chargé de mener une campagne d'extermination contre le gouvernement provincial à propos de questions purement provinciales et locales.

M. FOSTER.

Et dans ce but, on met en œuvre toutes les forces et toute l'autorité du gouvernement fédéral. au moyen de dons et de faveurs, on cherche à augmenter le plus possible l'influence de cet émissaire, de ce haut plénipotentiaire du gouvernement fédéral. C'est là l'ordre qui suit de près l'invitation. C'est là la menace que l'on fait à ceux qui veulent défendre les droits de propriété de la province, c'est là le rondin qu'on agite pour les effrayer. Vous n'avez pas voulu vous rendre à notre invitation, leur dit-on, alors, pour me servir des paroles de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman), nous allons vous faire mettre à la porte. C'est la seule conclusion que l'on puisse tirer des paroles prononcées par le ministre : " On est résolu à assurer la défaite du gouvernement provincial."

Voilà, à mon avis, un empiètement, une grave atteinte portée non seulement aux intérêts les plus sacrés de notre vie publique mais au fonctionnement légitime de la Constitution ; de plus, cette atteinte va à l'encontre de toutes les professions de foi jadis formulées par le chef du Gouvernement, lorsqu'il siégeait à gauche, ainsi que par tous les politiciens et hommes d'état libéraux, jusqu'à cette époque. En voilà assez sur ce chapitre. J'ai dit sur quoi repose notre grief ; non pas que cet empiètement constitue un cas isolé ; non, car ce n'est qu'un exemple choisi entre mille, parmi tous ces empiètements que le Gouvernement semble avoir commis systématiquement.

Venons-en à la question, envisagée au point de vue financier. Mais, s'écrie le ministre du Revenu de l'intérieur, nous avons fait un excellent marché ; $7.50 l'acre, au bénéfice des Indiens ! Ah ! voilà, précisément tout ce que vouliez obtenir, voilà tout ce que vous vouliez faire verser à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pourvu que votre invitation pût atteindre son objectif ; car, incontinent, vous avez invité le gouvernement provincial à renoncer à son droit de réversion sur ces terres, ce qui vous permettait de les offrir à la compagnie pour $7.50 l'acre. Maintenant, que le ministre établisse son calcul afin de constater comment il se tirerera d'affaire. En dernière analyse, voici à quoi se résume cette transaction, pour le gouvernement provincial ; pour ces 10,000 acres de terre, le Gouvernement reçoit $1 l'acre, se réservant un quart des lopins de ville et les terrains riverains, outre les autres réserves. Invoquons ici le témoignage d'un haut personnage qui nous a adressé la parole ici même, il y a quelques instants et qui n'est autre que le ministre de l'Intérieur lui-même. Emporté par l'enthousiasme que lui inspirent les splendeurs de l'île Kaïen et de la grande ville qui doit y surgir, il nous a déclaré, à nous qui l'écoutions suspendus à ses lèvres, que, dans un avenir prochain, ce terrain vaudrait $100, même $1,000 l'acre, à cause des amé-

liorations qui devaient s'y effectuer. Or, quand ces terrains auront acquis une valeur de $100 ou de $1,000 l'acre, comme le gouvernement provincial y est propriétaire de 2,500 acres, ce terrain, à $100 ou à $1,000 l'acre atteindrait une valeur oscillant entre $250,000 et $2,500,000.

Revenons au marché conclu par le ministre. S'il eût vraiment eu à cœur les intérêts des Indiens, voici le langage qu'il aurait tenu à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique : " Nous allons accepter $7.50 l'acre, mais nous allons réserver au bénéfice des Indiens un quart des lopins de ville contenus dans ces 13,000 et quelques acres." Alors, il y aurait eu 3,300 acres de lopins de ville qui eussent rapporté aux Indiens le joli denier de $3,300,000 quand le terrain aurait valu $1,000 l'acre, au dire du ministre de l'Intérieur. Quel splendide avenir réservé aux Indiens de Metlakhatla ! Et l'on parle de l'extinction de cette race indienne ! Les Indiens seraient-ils menacés de ce sort, avec cette réserve de $3,300,000 qui eût assuré leur avenir, à perpétuité, mais qu'ils viennent de perdre par la négligence du ministre ou plutôt par le trop vif intérêt que le gouvernement fédéral porte à cette pauvre compagnie du Grand-Tronc Pacifique, si dénuée de privilèges? Au point de vue financier, quel déplorable marché le Gouvernement vient de conclure, si on le compare à ce qu'il eût pu faire, en s'inspirant de l'exemple donné par M. McBride, et en réservant un quart des lopins de ville.

Voilà, en raccourci toute la question. C'est là le fond du débat, et telle est la situation envisagée sous son véritable jour. La thèse du chef de l'opposition est donc amplement prouvée ; le Gouvernement a fait la tentative d'imposer ses volontés, que dis-je ? il a bien réellementfait la loi au gouvernement provincial, en lui disant de céder ces terrains à une société qui est aujourd'hui la protégée, la favorite du gouvernement fédéral.

M. R. S. MACPHERSON (Vancouver) : Monsieur l'Orateur, la Chambre a été témoin d'un singulier spectacle, cet après-midi. Si je ne me trompe, voici à quoi se résument tous ces arguments et cette plaidorie : les orateurs ont moins cherché à prouver la culpabilité du Gouvernement qu'à étayer ce gouvernement socialiste moribond en Colombie-Anglaise et nous avons vu ressusciter au sein de cette Chambre notre bon ami Pickwick, rééditant sa fameuse phrase : " Chops and tomato sauce."

Le député de Toronto-nord (M. Foster), avec sa désinvolture accoutumée, n'a pas manqué de prendre la parole pour féliciter son honorable collègue (M. Galliher) de sa ferme attitude et l'encourager à n'en pas démordre. Il lui a prodigué les compliments, il l'a élevé aux nues, a admiré sa logique, le ton vraiment parlementaire de sa harangue ; puis, il s'est perdu dans toutes sortes de digressions. Il a battu la campagne, s'écartant du débat, élevant un château de cartes pour se donner le plaisir de le renverser.

Le chef de l'opposition le sait parfaitement, une élection provinciale aura bientôt lieu en Colombie-Anglaise et le gouvernement conservateur cherche à soulever un cri de combat, pour la campagne électorale prochaine, en reprochant au gouvernement fédéral de prétendus empiètements. La cause du gouvernement provincial est vraiment désespérée ; aussi sollicite-t-il l'appui des membres de la gauche et le chef de l'opposition, aujourd'hui, a voulu créer une diversion, ou plutôt un scandale, afin de détourner l'attention de la véritable question, au bénéfice de ses amis sur la côte du Pacifique. En vérité, il faudra qu'il se dégage du scandale que le chef de l'opposition a voulu ressusciter une odeur bien nauséabonde, pour neutraliser ou atténuer l'infection qui naît sous les pas du gouvernement conservateur dont la Colombie-Anglaise est affligée depuis trois ans. Que l'opposition le sache bien, la semaine prochaine, les élections de la Colombie-Anglaise vont balayer du pouvoir ce gouvernement conservateur-socialiste qui dirige depuis trois ans les affaires de cette province.

M. BARR : Ne faites donc pas le prophète.

M. MACPHERSON : Je ne me pose pas en prophète, mais que mon honorable collègue de Dufferin (M. Barr) veuille bien m'en croire : les électeurs de la Colombie-Anglaise comprennent parfaitement la gravité de la situation et les orateurs de la gauche ici auront beau accumuler tous les sophismes possibles dans leurs harangues, ils ne réussiront pas à étayer ce gouvernement moribond, en Colombie-Anglaise.

Le député de Toronto-nord (M. Foster) prend la parole pour innocenter le gouvernement provincial et justifier la vente de ces terrains de l'île Kaïen, et cela en présence de la preuve établie devant un comité parlementaire par des témoins qui ont déclaré que ces terrains ont été vendus à un groupe d'aventuriers, hommes et femmes. En réalité, on a pour ainsi dire donné, à titre gratuit, ces terrains à Peter Larsen et James Anderson ; or ce monsieur James Anderson a une femme qui s'appelle madame Anderson. Et M. Robert F. Greene, le commissaire en chef des terres et des travaux, dans le cabinet de la Colombie-Anglaise, a affirmé, sous la foi du serment, devant une commission parlementaire, qu'il avait causé de cette vente avec Mme Anderson, trois mois avant la publication de ce mystérieux décret en conseil ; les Anderson, agissaient de leur propre aveu, dans l'intérêt de M. Larsen et de M. Bodwell et au dire du ministre, dans l'intérêt de M. Larsen, et non dans celui du Grand-Tronc-Pacifique. Je vais donner, dans un instant, lecture de la propre déclaration de M. Bodwell. Notons ici, en passant, que le chef de l'opposition

a affirmé que M. Bodwell est adhérent du parti libéral.

Il est possible que M. Bodwell se soit, à une certaine époque, réclamé du parti libéral, à l'instar du chef de l'opposition lui-même ; mais, si je ne me trompe, M. Bodwell est passé dans le camp opposé, obéissant en cela à de toutes autres inspirations que celles qui ont influencé le chef de l'opposition ; je suis en lieu de croire que M. Bodwell a obéi à un tout autre mobile. Pour l'édification du chef de l'opposition, je vais lui citer les paroles mêmes prononcées, sous la foi du serment, par son acolyte conservateur. Relativement à sa conversation avec M. Hays, voici ce que M. Bodwell affirme :

Je tiens à ce que vous compreniez parfaitement, monsieur Hays, qu'il n'a été nullement question de tentative de prendre votre compagnie à la gorge; je l'ai affirmé, pareille tentative eût été impossible. Et M. Hays de me répondre : Eh bien ! je serais bien aise que vous nous fissiez bénéficier de votre avis en pareille matière Je lui répondis : Je ne saurais vous servir de conseil dans cette affaire ; je suis l'avocat de M. Larsen et je ne crois pas être autorisé à vous en dire davantage. Non, je ne saurais songer à me constituer le conseiller légiste de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ni agir à titre d'avocat plaidant pour cette compagnie.

M. BENNETT : Quelle est la date de cette déclaration de M. Hays ?

M. MACPHERSON : Elle date du mois de juin 1904, et les MM. Anderson et Larsen obtinrent leur décret du conseil en mars.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député affirme-t-il que M. Bodwell n'ait pas, à une époque quelconque, agi à titre de conseiller légal de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ?

M. MACPHERSON : Je n'ai jamais fait pareille affirmation. Je viens de citer ce que M. Bodwell a affirmé, sous la foi du serment, et si l'honorable député révoque la chose en doute, qu'il se renseigne auprès de M. Bodwell lui-même, à cet égard. Monsieur l'Orateur, je suis étonné que l'opposition, dans cette Chambre, qui se constitue le champion des compagnies prête son appui à un gouvernement socialiste comme le gouvernement conservateur de la Colombie-Anglaise. Je suis étonné, dis-je, que ces messieurs qui affichent si bruyamment leur culte pour le drapeau britannique auquel ils vouent une éternelle fidélité, prêtent leur concours au leader du parti socialiste en Colombie-Anglaise, le plus ferme appui du gouvernement conservateur qui lui doit la possession du pouvoir dans cette province, ce leader qui s'est écrié, un jour : " Si j'en avais le pouvoir, j'abattrais le drapeau britannique qui flotte au-dessus des édifices du parlement à Victoria ! " Donc, M. Anderson ayant obtenu ces 10,000 acres, fit le voyage qu'on sait à Montréal, en compagnie de Mme Anderson et de M. Bodwell et ils touchèrent, comme prix de ces 10,000 acres, la somme de $40,000. Dans quel gousset cette somme est-elle tombée ? On sait bien que cet argent est sorti de la caisse de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais qui l'a empoché ? Eh bien ! l'opinion publique, en Colombie-Anglaise, a chassé de la vie publique l'auteur de ce marché, de cette vente de l'île de Kaïen ; le gouvernement provincial n'ayant pas osé faire une consultation populaire ni solliciter les suffrages du corps électoral, tant que ce ministre détiendrai un portefeuille dans le cabinet, à titre de conseiller de Sa Majesté.

M. Greene affirme que certaines raisons de nature personnelle l'ont poussé à démissionné, et le Gouvernement n'a pas osé remplir la vacance créée par le ministre démissionnaire, au ministère des Terres et des Travaux ; il est dans l'impuissance de le faire. Je l'affirme donc, le 2 février prochain, quand bien même le parti socialiste-conservateur, en Colombie-Anglaise, aurait l'appui de l'opposition au parlement fédéral, les électeurs de cette province banniront et chasseront à jamais du pouvoir ceux qui se sont rendus coupables de pareille prévarication, indignes qu'ils sont de demeurer au timon des affaires, dans un pays où flotte le drapeau britannique.

M. GUS. PORTER (Hastings-ouest) : Ce débat a mis en relief certains faits qui, de l'avis du peuple canadien, ne sauraient tourner à l'honneur du gouvernement fédéral. Evidemment, nous sommes ici en présence d'une violation d'un des principes affirmés avec le plus d'énergie par le parti libéral, lorsqu'il était dans l'opposition; c'est que le gouvernement fédéral ne doit pas s'immiscer dans les affaires des provinces, ni s'ingérer dans leurs systèmes politiques. Il a été démontré, aujourd'hui, que non seulement le gouvernement libéral s'est immiscé dans les affaires politiques provinciales, mais qu'il se livre, en ce moment à ce que j'appellerai une tentative honteuse et coupable : mettre la haute main sur l'assemblée législative de la Colombie-Anglaise. Certains événements qui se sont récemment déroulés à Ottawa ont prouvé que, dans la personne de M. McBride, cette province possède un premier ministre que ni la flatterie ni les menaces ne sauraient influencer ; un premier ministre, dis-je, dont le gouvernement fédéral chercherait en vain à faire l'instrument de ses volontés. Il faut en féliciter les citoyens de cette province et ils sont en bon lieu de se réjouir de ce que celui qu'ils ont placé au timon des affaires provinciales n'est pas homme à subir le joug que voudraient lui imposer les autorités fédérales. Je ne saurais dire si cela tient à ce qu'au cours de la conférence d'Ottawa M. McBride a tenu tête au Gouvernement et a refusé carrément d'en passer par ses volontés, relativement à la concession de ces terres à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ; mais c'est un fait acquis que les autorités fédérales ont décidé de punir la province de la Colombie-Anglaise en

cherchant à enlever la direction de ses affaires au gouvernement actuel qui a si loyalement et si énergiquement défendu les intérêts de cette province, dans les circonstances en question.

Il a aussi été question des efforts tentés par le Gouvernement pour mettre la haute main sur la chambre législative de cette province et c'est le député de Toronto-nord (M. Foster) lui-même, qui nous a appris que le commissaire du Yukon a consenti à descendre des hauteurs où il habite dans cette contrée septentrionale, pour venir s'offrir en holocauste sur l'autel politique en Colombie-Anglaise. Ce monsieur a dû obéir à quelque raison, à quelque mobile puissant pour consentir à quitter ce poste élevé et son princier traitement de $12,000, afin de courir les risques d'une élection générale en Colombie-Anglaise, avec la perspective peu riante d'obtenir une charge à laquelle serait attribuée une maigre rétribution de $24,300, si toutefois ses propres prévisions et l'espoir du Gouvernement se réalisent. Je le répète, on ne prend pas pareille détermination sans obéir à quelque puissant mobile, et sans doute le Gouvernement tient à châtier le gouvernement de la Colombie-Anglaise, en amenant sa chûte ou du moins en minant son pouvoir. Mais une fois engagé dans cette voie, le Gouvernement n'a pas borné ses tentatives en ce sens à faire revenir du Yukon M. McInnes. Il a fait un pas de plus dans la mauvaise voie vers laquelle il s'oriente en ce moment, s'il est vrai qu'il a porté la main sur la magistrature de cette province, afin d'assurer la déchéance du gouvernement provincial. Voici le fait auquel je fais allusion : au cours de la campagne électorale qui se déroule en ce moment et qui se terminera le 2 février prochain, je ne saurais trop dire par quelle influence si ce n'est celle du gouvernement fédéral, on a engagé le juge Henderson à se dépouiller de l'hermine pour se porter candidat, en opposition au gouvernement McBride. Je pose de nouveau la question : quelle compensation a-t-on offerte à l'ex-juge Henderson pour l'engager à renoncer à l'exercice de la magistrature, s'offrir en holocauste sur l'autel de la politique, en Colombie-Anglaise ? Ces messieurs ont sans doute obéi à quelque puissant mobile, en consentant à pareil sacrifice. Pourquoi le gouvernement fédéral aurait-il tant à cœur de placer cette province sous sa main, s'il n'était irrité, mortifié de ce que le gouvernement McBride a refusé d'accéder au désir que lui avaient manifesté les autorités fédérales d'accorder ces 13,500 acres à sa favorite, la compagnie du Grand-Tronc Pacifique ? Et pourquoi cela ? On ne saurait prétendre que cette compagnie ne soit pas en mesure de soigner ses propres intérêts. Lorsqu'elle s'est présentée devant le Parlement, elle en a obtenu tout ce qu'elle demandait et au centuple. On lui a même accordé certains privilèges, sans qu'elle en eût sollité l'octroi. On s'en souvient, lorsque le contrat en question était à l'examen devant cette Chambre, on y apporta nombre de modifications, dans le but d'accorder de plus amples faveurs à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Après avir concédé à cette compagnie des privilèges qu'il était maître d'accorder, dans la sphère des attributions fédérales, voilà que le Gouvernement outrepassant les limites de sa juridiction et de ses droits, empiète sur ceux de la province de la Colombie-Anglaise, recourant à la persuasion morale et même aux menaces pour la forcer à renoncer à son droit de réversion sur ces terres, sans qu'elle obtienne aucune compensation.

L'attitude prise par le Gouvernement appelle la réprobation de cette Chambre et du pays. Quand les électeurs de la Colombie-Anglaise prononceront leur verdict, le 2 février, vu que cette question, au dire des journaux, a été vivement débattue au cours de la campagne électorale, j'espère qu'ils notifieront au gouvernement fédéral l'avis qu'à l'avenir il cesse de s'immiscer dans les affaires provinciales et ne sorte plus de la sphère de sa juridiction, puisque sa besogne est déjà assez considérable et assez importante pour qu'il y consacre toute son attention. Si les électeurs de la Colombie-Anglaise réussissent à maintenir au pouvoir le gouvernement de M. McBride, qui a fait preuve de tant de zèle pour la protection des intérêts de cette province, les électeurs des autres provinces sauront les féliciter des efforts qu'ils ont déployés dans ce sens.

M. SMITH (Nanaïmo) : Après les éclaircissements si lucides et si circonstanciés que nous a donnés le ministre du Revenu de l'intérieur sur cette question, j'avais, de prime abord, pensé qu'il serait oiseux de rien ajouter, à l'appui de l'attitude prise par le Gouvernement. Mais le député de Belleville (M. Porter) ayant cru utile, au cours de sa harangue toute politique, de s'attaquer directement à certains hommes publics qui, à son dire, auraient sacrifié d'honorables charges de l'Etat pour se porter candidats à l'élection provinciale, j'estime de mon devoir de présenter quelques brèves observations. On a reproché au Gouvernement de s'immiscer dans les affaires électorales de la Colombie-Anglaise. Monsieur l'Orateur, cette province compte sept députés au sein de cette Chambre ; or, en ce moment, six de ces représentants du peuple vaquent ici à leurs devoirs bien que la campagne électorale batte son plein dans cette province.

M. BENNETT : C'est qu'ils savent parfaitement quelle sera l'issue de la lutte.

M. SMITH (Nanaimo) : Sans doute, ils le savent et c'est ce qui explique pourquoi ils jugent inutile de prendre part à cette campagne. On reproche à M. McInnes, l'ex-gouverneur du Yukon, de s'immiscer dans les affaires politiques de la Colombie-Anglaise

et on insinue que le gouvernement fédéral lui a donné l'ordre d'aller dans cette province prêter main-forte au parti libéral. Les observations formulées par le député de Toronto-nord (M. Foster), m'ont paru, dans le moment, empreintes de modération et frappées au coin de la loyauté, et le député de Belleville (M. Porter) à mon avis, n'a nullement réussi à apporter au débat un seul argument pertinent à la question.

La démission du juge Henderson est aussi venue sur le tapis. Eh bien ! en se dépouillant de l'hermine, en renonçant à l'exercice des fonctions de la magistrature, pour se jeter dans la mêlée électorale, le juge Henderson n'a fait que répondre au vœu de l'opinion publique, qui voulait ouvrir les portes de la carrière politique à un homme de haute intégrité et de talents éminents. Lorsque des titulaires consentent ainsi à abandonner de hautes charges de l'Etat, à la demande d'une opinion publique éclairée, afin de consacrer leurs talents aux affaires civiles, je vois là une preuve incontestable d'un louable esprit public.

Pour en revenir à la question débattue, il y a deux principes en jeu ici. Il y a quelque temps, comme l'a fait observer le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman), il est intervenu un marché entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et non pas la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, mais certains particuliers qui, ayant accès aux bureaux administratifs de cette province furent ainsi mis au courant de certains renseignements de haute importance et de nature toute spéciale. Ces messieurs, ayant passé un marché avec le gouvernement provincial, entamèrent des négociations en vue de la vente et du transfert de ces terres domaniales à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et comme résultat de ces négociations, nous a-t-on dit, ils ont bénéficié de cette transaction jusqu'à concurrence de $40,000 en espèces sonnantes, $10,000 tombant dans la caisse publique et $30,000 retombant dans leur propre gousset. Ils vendirent à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique 1,000 acres de terres provinciales ainsi acquises, contigues aux terres domaniales dont la province est propriétaire aujourd'hui. Je l'ai jamais considéré comme prêtant à la critique tout marché passé par un gouvernement provincial pour la vente de terres domaniales à $1 l'acre pour les usages des chemins de fer, à titre d'aide en faveur d'entreprises d'intérêt national, ce chiffre étant le prix invariablement exigé pour les terres domaniales sous le régime des améliorations aux terres publiques. Mais ce que je trouve répréhensible, c'est que le gouvernement provincial, au lieu d'effectuer lui-même la vente de ses propres terres, dans l'intérêt du peuple, se soit dessaisi de ces terres, au bénéfice de certains particuliers. Je ne sache pas que cette question puisse faire l'objet d'un débat au sein de cette Chambre, et je comptais bien n'en pas souffler mot ;

M. RALPH SMITH.

mais puisque ce débat a surgi ici; force nous est bien d'établir le contraste entre le marché administratif passé par le gouvernement fédéral relativement aux terres des Indiens en question et le marché intervenu avec les autorités provinciales à l'égard de ses terres domaniales. Le principe, dans les deux cas, est précisément le même. La situation des terres est précisément la même, et à mon avis, le gouvernement fédéral, au simple point de vue des affaires, en tenant compte de l'importance de venir en aide à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dans l'acquisition de terrains pour l'établissement de ses têtes de ligne sur la côte du Pacifique, devrait prendre en considération, la conduite tenue par le gouvernement provincial, dans la gestion de ses terres. Or, puisque les autorités fédérales, avec leur sens des affaires, savaient que le gouvernement de la Colombie-Anglaise avait vendu $1 l'acre ses terres domaniales, terres tout aussi importantes, contigues à la réserve des Indiens et s'y rattachant, il leur a été difficile de croire que le public verrait d'un mauvais œil la vente des terres des Indiens à $7.50 l'acre, dans le même but, et sous la réserve de tout droit de revision que pourrait revendiquer le gouvernement provincial à l'égard de ces terres.

Voilà le marché administratif que nous discutons, au point de vue commercial, et c'est à ce point de vue que se placera le public de la Colombie-Anglaise en discutant cette question. Puisque le gouvernement fédéral a été en mesure d'obtenir $7.50 l'acre pour les terres des Indiens, pourquoi le gouvernement McBride n'a-t-il pas obtenu le même prix pour ses terres domaniales vendues précisément dans le même but ? A mon avis, la question du régime politique provincial est tout à fait étranger au débat. Le précédent créé par le gouvernement provincial dans la vente de ses terres—terres occupant précisément la même situation—à $1 l'acre, autorise le gouvernement fédéral à vendre $7.50 l'acre, au bénéfice de la même entreprise nationale, les terres des Indiens, et cela sous la réserve de tous droits que pourrait revendiquer la province.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je me serais bien gardé de prendre part à la discussion, si, à mon avis, certains orateurs, dans le cours de leur argumentation, n'eussent donné au débat une orientation tout autre que celle qu'il convient de lui imprimer, en pareille matière. Cette discussion surgit à une heure fort significative, dans l'histoire politique de ce pays. Le député de Toronto-nord (M. Foster) après avoir félicité le député de Kootenay (M. Galliher) de s'être rigoureusement renfermé dans les limites de la question débattue, s'est immédiatement lancé dans une véritable harangue politique et dans le but de se faire un peu de popularité, il a fait un discours qui aurait fait honneur aux tréteaux politiques en Colombie-Anglaise. Je me garderai bien de marcher sur ses brisées, me bornant à présenter

quelques observations touchant les absurdes propositions, en matière d'un soi-disant droit constitutionnel, formulées ici même par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et par le député de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Stockton).

Il serait oiseux de revenir sur l'énumération des faveurs et des privilèges que le gouvernement fédéral, au dire de ces messieurs, aurait prodigués à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. S'il y avait lieu de discuter ici même et à cette heure, les stipulations du marché administratif intervenu entre le Gouvernement et cette compagnie pour la construction du nouveau réseau transcontinental, nous pourrions facilement, de ce côté-ci de la Chambre du moins, entreprendre cette discussion, avec plaisir et même avec profit. Mais, il y a déjà plus de deux ans, le corps électoral de ce pays a prononcé son verdict sur cette question ; et je le déclare avec plaisir, en pareille matière, les députés ministériels ne se sont nullement tenus sur la défensive ; au contraire, ils ont été en mesure de déclarer au corps électoral, dont ils briguaient les suffrages que quand bien même le gouvernement actuel, en faisant une consultation populaire, n'eût eu à son actif aucun autre acte politique, la construction de ce réseau eût été un titre suffisant pour engager le peuple à lui donner une nouvelle preuve de sa confiance, le jour du scrutin.

Je n'ai pas eu à m'occuper de la légitimité ou de l'illégitimité du marché administratif intervenu à l'égard de ces terres, entre ces particuliers et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, qui subit en ce moment son procès devant le tribunal de l'opinion publique dans cette province. Je tiens uniquement à présenter quelques observations à l'égard du décret du conseil sur lequel ont pivoté ces attaques et toute la discussion soulevée dans un but politique. Et tout d'abord, je pose la question: est-il possible de rien trouver dans ce décret qui puisse servir de fondement à ces attaques et autoriser le chef de l'opposition à y voir une grave violation de la coutume et de la procédure consacrées par la Constitution et comme l'offre d'un conseil au lieutenant-gouverneur de cette province par d'autres que ses conseillers constitutionnels ? Où trouve-t-on l'apparence même d'un conseil, dans tout le texte de ce décret ? Disons brièvement quelle est la situation du gouvernement fédéral relativement à ces terres des Indiens. Le gouvernement fédéral, au nom de la couronne et à titre de tuteur des Indiens, détient ces terres au bénéfice de ces derniers. Voici en quel sens la province est intéressée dans ces terres si toutefois elle y possède quelque intérêt : advenant que, dans un avenir éloigné, cette population d'Indiens au bénéfice desquels le Gouvernement détient ces terres, serait éteinte jusqu'à la dernière âme, alors ces terres demeurant sans propriétaire, au bénéfice duquel il existerait un fidéicommis, retourneraient à la province, au nom de la couronne.

Examinons maintenant quel intérêt cette situation crée au bénéfice des autorités provinciales et dans quelle mesure elle leur donne un intérêt dans ces terres. On est suffisamment renseigné sur l'intérêt que le propriétaire foncier possède dans l'immeuble qu'il peut affermer pour une certaine période de temps. Quand bien même cette période de temps serait relativement fort longue, et durât elle-même quatre-vingt-dix-neuf ans, il reste à l'expiration de cette période un certain intérêt au propriétaire foncier ou possesseur de l'immeuble, et il rentre dans ses immeubles. Et en réalité, ces années dernières la mère patrie a été témoin d'un des plus remarquables exemples de la stabilité des institutions britanniques, et cela dans des circonstances vraiment remarquables. Un bail de 999 ans, passé sous le règne du roi Alfred, était devenu caduc et la terre après un laps de mille ans d'affermage ou de possession par bail avait fait retour aux héritiers du propriétaire primitif, par droit de réversion.

On le comprend donc, quand bien même on taillerait dans un héritage, un domaine tenu par bail en toute propriété, pendant même 999 ans, il resterait toujours, dans l'avenir, un intérêt possible que, par droit de réversion, pourraient revendiquer les héritiers. Or, dans le cas en discussion, il ne s'agit pas d'un droit de propriété, participant de la nature d'un droit de réversion subordonné à un bail pouvant se terminer au bout de mille ans, ou de deux mille ans, ou même dix mille ans ; il s'agit ici d'une éventualité presque incroyable, irréalisable, pouvant se produire dans l'avenir le plus reculé, à un jour quelconque au cours de la marche de l'humanité à travers les siècles futurs, alors qu'il serait possible de démontrer qu'il ne resterait plus un seul Indien, survivant à sa race, qui pût revendiquer et hériter un intérêt quelconque dans ces terres. Si jamais une éventualité aussi incroyable pouvait se produire dans un avenir reculé, s'il était possible de démontrer le fait, alors et alors seulement, il existerait, au bénéfice de la province, un intérêt dans ces terres qu'elle pourrait revendiquer.

Et voilà précisément la situation qui, au dire de l'honorable et honoré représentant de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Stockton) existerait aujourd'hui et qui donnerait à la province " la propriété " de ces terres. Je regrette que l'honorable député soit absent en ce moment. Je ne sais s'il est au pouvoir de quelqu'un ici de concevoir un exemple plus frappant d'incroyable exagération ; mais, pour ma part, je l'avoue, je suis dans l'impuissance de le concevoir. Cette terre, s'écrie l'honorable député " appartenait " à la province. Et le gouvernement fédéral, au dire du député de Toronto-nord (M. Foster), par voie de ce décret du conseil, ordonne presque au gou-

vernement de la Colombie-Anglaise de vendre ses terres à cette favorite du gouvernement fédéral, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Tout autre est la véritable situation, à l'égard de ces terres, et c'est celle dont je viens de donner un aperçu. Faisons une comparaison : voici un propriétaire foncier et un locataire par bail qui détiennent la propriété d'une parcelle de terre, le locataire pour une certaine période de temps et le propriétaire foncier, par droit de réversion, pour tout ce qui reste. On propose au locataire par bail de vendre son intérêt, mais il dit au propriétaire foncier : "Je puis obtenir un prix plus élevé, dans les circonstances, dans l'intérêt de ceux qu'il importe de considérer en commun comme de dignes objets de charité et dans l'intérêt même des propriétaires partiaires, voulez-vous agir de concert avec moi pour opérer le transport de cette propriété? S'il s'agissait de particuliers possédant individuellement un intérêt du genre que je viens de décrire, le sens le plus élémentaire des affaires conseillerait à l'un et à l'autre de conférer de la chose.

Voilà ce qu'il y a dans ce décret du conseil et rien de plus. Après avoir rapporté la proposition de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'acheter ces terrains, le décret dit :

Le ministre soumet, en outre, que si l'on prie les Indiens de faire l'abandon de ce terrain qui sera vendu à leur bénéfice à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la province ne sera pas appelée à leur donner de terrains en remplacement d'icelui ; et, comme il est de l'intérêt public du Dominion, aussi bien que de l'intérêt de la province, que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique soit mise à même de faire l'acquisition de ce terrain pour ses installations terminales, dont le Dominion et la province généralement, tireront grand avantage, en même temps que se trouvera augmentée la valeur des terrains adjacents et à proximité et du reste de la réserve couvrant une superficie d'à peu près 16,000 acres, et cela jusqu'à concurrence d'une somme égale à la valeur actuelle de la réserve dans ses limites actuelles, ou d'une valeur même plus grande, on considère que la province devrait renoncer à tout intérêt dans le terrain dont la compagnie désire faire l'acquisition.

Et qu'y a-t-il ensuite ?

Le ministre propose, en conséquence, que le texte de ce procès-verbal soit, par l'entremise du secrétaire d'Etat, transmis au gouvernement de la Colombie-Anglaise, en vue d'obtenir le plus tôt possible la renonciation de ce gouvernement à tout droit de rachat que la province pourrait invoquer à l'égard de ce terrain dont on voudrait obtenir l'abandon.

C'est tout ce qu'il y a dans ce décret. Le Gouvernement conseille à Son Excellence de transmettre ce document aux autorités constituées de la province de la Colombie-Anglaise, leur soumettant la proposition du Grand-Tronc-Pacifique et faisant observer que ce marché devant être avantageux

M. AYLESWORTH.

à la province en augmentant la valeur des terrains adjacents, elle pourrait, si elle le juge à propos, renoncer à toute réclamation ultérieure qu'elle pourrait avoir dans deux ou trois mille ans, quand tous les Indiens de la province auront disparu.

Or, je considère comme une chose absurde et ridicule, comme un acte éhonté de propagande électorale, dans l'intérêt d'un parti, à un moment particulier, cette tentative de saisir la Chambre de cette question au moyen d'un amendement à une motion demandant que la Chambre siège en comité des voies et moyens, et d'engager un débat de trois heures en déclarant solennellement à la Chambre et au pays qu'il s'agit d'une question constitutionnelle de la plus haute importance.

Si, après le spectacle auquel nous venons d'assister, il fallait encore quelque chose, pour nous faire comprendre de combien près le sublime côtoie le ridicule, il suffirait de comparer, non seulement les différents discours prononcés par les orateurs de l'opposition, mais même les différentes parties de ces discours.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.)

M. MACLEAN (York-sud) : Comme je n'étais pas présent hier lorsqu'on a discuté les droits sur les spiritueux, je profite de cette occasion pour saisir le comité d'une question qui intéresse tout le pays, et pour obtenir certains renseignements de l'honorable ministre des Douanes. Je désirerais savoir si nous n'avons pas au Canada une loi des falsifications, relatives à l'embouteillage des spiritueux fabriqués dans le pays et mélangés à un produit importé, et aussi si les dispositions de cette loi sont appliquées, car j'ai reçu un document conçu dans les termes suivants :

Beaucoup de marchands de boissons en gros mettent en bouteille du whisky écossais, du cognac, du genièvre, du rhum, etc. et se servent pour cela d'alcool fabriqué au Canada, aromatisé avec un produit importé; ils se servent aussi d'étiquettes, de capsules et les caisses imitent les étiquettes, les capsules et les caisses françaises, irlandaises et écossaises, et mettent ces produits sur le marché comme s'ils étaient des produits réellement importés. De plus, ces spiritueux sont mis en bouteilles à 30 ou 40 degrés au-dessous de preuve et dans la plupart des cas, les caisses ne contiennent pas plus d'un gallon et demi de liquide.

Le 10 août 1904, le ministre des Douanes a modifié le tarif de manière à ne permettre l'importation des spiritueux que dans les conditions suivantes: 12 bouteilles, 2 gallons; 12 pintes impériales, 3 gallons; 24 chopines impériales, 3 gallons; 24 flacons, 2 gallons, 48 demi-flacons contenant deux gallons, auraient à acquitter les droits sur quatre gallons et cependant il permet à ces commerçants sans scrupule de tromper le public avec ces boissons frelatées et ces fausses mesures, tout en faisant perdre des milliers de dollars au revenu de l'Etat.

Le droit sur l'article véritable est $2.40 par gallon de preuve et sur le produit indigène employé dans ces mélanges, il n'est que de $1.14. Sur chacune de ces bouteilles préparées dans le pays, le fisc perd $1.26. D'après ce que je comprends, la loi dit: Tout fabricant ou marchand de mélanges qui met en bouteilles ou mélange un spiritueux étranger et un spiritueux canadien doit obtenir un permis à cet effet et il est obligé de mettre sur la bouteille, en travers sur l'étiquette, le mot "mélange" à l'encre rouge. L'étiquette doit aussi comporter "embouteillé par un tel de telle place." De cette manière tout le monde sait ce qu'il achète. A l'heure présente, beaucoup de commerçants peu scrupuleux, dans toutes les parties du pays, ne se conforment pas à la loi et il n'est pas nécessaire de sortir d'Ottawa, pour constater que la loi est ouvertement violée. Il y a une maison à Toronto et trois ou quatre à Montréal, qui font un commerce considérable et qui ont réalisé des fortunes énormes à embouteiller ces boissons et à les vendre au public comme des produits importés. Si les spiritueux canadiens ne peuvent être vendus qu'à l'aide d'une fausse étiquette importée, il est temps que le Gouvernement fasse le droit sur les spiritueux canadiens ou élève le droit sur les spiritueux canadiens à $2.40 par gallon de preuve, comme pour les spiritueux importés; et si le fabricant anglais ne peut pas exporter au Canada en quantités moindres que deux gallons, en douze bouteilles, les marchands de liqueurs en gros du Canada devraient être aussi tenus de livrer au public, la même quantité.

Cet embouteillage frauduleux se pratique sur une grande échelle depuis Halifax jusqu'à Vancouver, par les maisons les plus connues et les mieux recommandées.

Je crois que ce document contient la vérité et qu'il y a au Canada des commerçants qui mettent en bouteilles des spiritueux sur lesquels ils ne paient que les droits d'accise. Comme ces spiritueux sont au-dessous de preuve, le Gouvernement ne retire que $1.14 par gallon, mais ces boissons frelatées, faussement étiquetées et frauduleusement empaquetées sont vendues au public comme des boissons importées. Si ce sont des marchandises importées, elles devraient être frappées d'un droit de $2.40 par gallon, mais elles ne paient que $1.14. Des commerçants respectables d'Angleterre qui voudraient exporter au Canada des liqueurs véritables, de vrais cognacs qui sont demandés dans le pays, ne peuvent pas le faire, en raison de la concurrence de ces liqueurs falsifiées qui ne sont frappées que d'un droit de $1.14 et qui sont livrées au public à la place du véritable article. Il en résulte que le public n'a pas ce qu'il croit avoir et que le revenu ne reçoit pas ce qu'il devrait recevoir.

J'aimerais à savoir si le ministre prend quelques mesures pour protéger le revenu et le public. Quand un gouvernement impose un droit de douane ou d'accise sur un produit, il est tenu de protéger le public et de voir à ce que l'acheteur reçoive réellement la marchandise qu'il croit acheter, quand il paie non seulement pour la marchandise mais aussi pour les droits élevés que le Gouvernement prélève sur cette marchandise. Je n'hésite pas à dire que la loi relative aux mélanges n'est pas appliquée et que ces produits frauduleux sont répandus en énormes quantités dans le pays, et non seulement le public est trompé, mais le trésor est volé. Si la loi était appliquée sévèrement, l'étiquette sur la bouteille indiquerait la nature du contenu et le public insisterait pour avoir l'article véritable. Partant le trésor toucherait $2.40 par gallon, au lieu de $1.14, comme à présent. Nous avons droit à des explications de la part du ministre, non seulement dans l'intérêt du revenu, mais aussi dans l'intérêt des consommateurs.

Pour revenir aux droits d'accise, je ne vois pas pourquoi il y a tant de différence entre les droits de douane et les droits d'accise. On m'objectera peut-être que c'est un encouragement à l'industrie nationale, si on peut appeler ainsi la distillation du whisky. Malgré cela, je ne comprends pas qu'on accorde aux distillateurs une protection de 50 cents par gallon, du moins, je n'ai jamais entendu une bonne raison pour justifier cette anomalie. Il est vrai que le droit est encore plus élevé aux Etats-Unis, mais cela n'explique rien. Le public ne profite en rien de cette différence de 50 cents en faveur du droit d'accise. Une bouteille de whisky, importée ou non, coûte environ un dollar. Pourquoi, alors, le fabricant canadien ne partagerait-il pas ces 50 cents soit avec le public, soit avec le revenu ?

J'aimerais à avoir des explications sur ce point, mais ce que je veux savoir surtout, du ministre des Douanes, c'est si la loi concernant les mélanges est rigoureusement appliquée ; s'il est à sa connaissance que ces fraudes se commettent ; s'il a un fonctionnaire chargé de voir à ce que les étiquettes indiquent que le mélange a été fait ici, et observent toutes les formalités prescrites.

L'hon. M. PATERSON : Les remarques de l'honorable député portent sur deux points. Il prétend d'abord que ces mélanges affectent le revenu. Si j'ai bien compris, il prétend que des spiritueux canadiens, assujétis à un droit d'accise sont mélangés à des spiritueux importés. Je ne vois pas en quoi le revenu peut être affecté par cette opération.

M. McLEAN (York-sud) : Je croyais m'être expliqué bien clairement. Grâce à la négligence de ceux qui ne font pas appliquer la loi relative aux mélanges, des produits composés presque exclusivement de spiritueux canadiens qui ne sont frappés que d'un droit d'accise, sont vendus aux Canadiens, comme les spiritueux importés. Le droit sur ces derniers est de $2.40 par gallon. Si la loi était appliquée et si les fabriquants étaient tenus de dire sur l'étiquette que ces produits ont été mélangés au Canada, l'acheteur saurait immédiatement que c'est une marchandise fabriquée et il insisterait pour avoir l'arti-

cle véritable. On le lui vendrait et le revenu toucherait $2.40 par gallon.

L'hon. M. PATERSON : Je saisis maintenant la position que prend l'honorable député. Il ne dit pas que le produit indigène n'acquitte pas intégralement les droits d'accise, mais que les commerçants fabriquent un mélange qu'ils vendent au public comme un produit importé, et que cela facilite la vente du produit indigène. De ce point de vue, je saisis la valeur de son objection. J'avais d'abord compris qu'il prétendait que par un moyen ou par un autre, on parvenait à faire admettre le produit importé en n'acquittant que le droit d'accise. Cela ne se peut pas.

Si les fabricants indigènes se servent d'étiquettes frauduleuses et trompent le public qui croit acheter un produit importé, c'est évidemment un usage illégal des marques de commerce de certaines maisons bien connues, car je suppose que les étiquettes dont on abuse ainsi sont celles de maisons bien connues.

M. MACLEAN (York-sud) : Oui.

L'hon. M. PATERSON : Cela constitue un acte criminel dont les intéressés peuvent poursuivre la répression.

M. MACLEAN (York-sud) : Si l'honorable ministre veut lire la loi relatif aux mélanges, il verra qu'elle impose certaines formalités. Nous avons une loi fédérale pour protéger le revenu et le public et elle n'est pas appliquée. Il en résulte que le public est trompé et que le revenu en souffre.

L'hon. M. PATERSON : Je n'ai pas cette loi sous la main.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député parle des droits d'accise. Il n'en est pas question dans le moment, et il ne conviendrait pas d'engager une discussion sur ce sujet.

M. MACLEAN (York-sud) : J'en conviens, aussi je n'ai mentionné cette question qu'incidemment.

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

## Reprise de la Séance.

### 3e LECTURE.

Après délibération sommaire en comité général de sept projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 12), déposé par M. Walsh (Huntingdon), tendant à constituer légalement la Compagnie du chemin de fer de Malone à Hopkin's-Point.

Le 2e (n° 40), déposé par M. Bureau, concernant la compagnie dite "The Indian River Railway Company".

Le 3e (n° 41), déposé par M. Cash, concernant la "Manitoba and Northwestern Railway Company of Canada".

Le 4e (n° 42), déposé par M. Lavergne (Drummond-et-Arthabaska), constituant en corporation la compagnie dite "Eastern Townships Railway Company".

Le 5e (n° 43), déposé par M. Hall, concernant la "Dominion Central Railway Company".

Le 6e (n° 44) déposé par M. Schell (Oxford) concernant la "Canada Central Railway Company."

Le 7e (n° 47) déposé par M. Calvert, concernant la "London and St. Clair Railway Company."

### 2e LECTURE.

Après délibération sommaire en comité général de divers projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 71), déposé par M. Macpherson, constituant en corporation la compagnie dite "The Burrard, Westminster and Boundary Railway and Navigation Company".

Le 2e (n° 72), déposé par M. Pardee, concernant la "Canadian Northern Ontario Railway Company".

Le 4e (n° 74), déposé par M. Turriff, concernant la "Athabasca Northern Railway Company".

Le 5e (n° 78), déposé par M. Guthrie, concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

Le 6e (n° 79), déposé par M. Gallihar, concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Occidental.

Le 3e (n° 73), déposé par M. Pardee, concernant un brevet de la "International Paper Company".

Le 7e (n° 80), déposé par M. Macpherson, constituant la "Prudential Savings Society".

### RENVOI DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE QU'APPELLE-LAC-LONG-SASKATCHEWAN.

La Chambre passe à l'examen en comité général du bill (n° 25) concernant la compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan.

M. McINTYRE (Strathcona) : On m'a prié de demander que ce bill soit réservé.

M. MACLEAN (York-sud) : Je n'ai pas objection à ce que le bill soit réservé ; seulement, je demanderai à mon honorable ami de m'avertir quand il voudra le reprendre. Je ne puis pas m'engager à être ici tous les jours ; une journée d'avis me suffira.

M. McINTYRE (Strathcona) : Le bill est reservé à la demande de plusieurs députés de l'ouest qui désirent proposer un amendement.

M. HENDERSON : Toute cette affaire d'amendement est réglée.

M. McINTYRE (Strathcona) : Je me suis engagé à demander que le bill soit réservé.

(Le comité rend compte de ses délibérations.)

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE TARIF DOUANIER.

M. L'ORATEUR : La délibération des projets de loi d'intérêt privé étant épuisée, la Chambre passe à la suite de la discussion des voies et moyens du budget.

L'hon. M. FIELDING : En réponse à l'honorable député d'York (M. Maclean) je dois dire que la question des permis et celle de la fabrication de ces liqueurs mélangées, relèvent du département du Revenu de l'intérieur. Le sous-ministre de ce département m'informe qu'il n'a reçu aucune plainte que la loi a été violée. Ceux qui mélangent leurs produits sont obligés de l'indiquer sur l'étiquette ; mais s'ils versent du whisky canadien dans une bouteille portant l'étiquette " Whisky Ecossais " ce n'est pas un mélange, à moins que ce soit un mélange frauduleux. Pour cette fraude, ils relèvent du code pénal.

M. MACLEAN (York-sud) : L'explication vaudra ce qu'elle vaut ; mais il n'en reste pas moins que sous le régime de cette loi concernant les mélanges, on vend au public des quantités considérables de whisky canadien, sous le nom de liqueurs importées.

L'hon. M. FIELDING : Ces boissons ne sont pas vendues comme mélange.

M. MACLEAN (York-sud) : La loi relative aux mélanges dit :

> Tout article manufacturé par un fabricant de mélanges sera désigné par une étiquette ou marque qui sera appliquée sur chaque futaille, baril, caisse, bouteille, flacon, cruche, ou autre récipient dans lequel ledit mélange sera contenu, et indiquera le nom du fabricant, l'endroit où le mélange a été fait, et déclarera que c'est un mélange, d'une manière aussi apparente que tout autre nom, description ou déclaration, légalement appliqués audit article, le tout sur une seule et même étiquette ou marque.

Il y a une sanction à cette loi, pour en assurer l'exécution. Cependant, des quantités considérables de marchandises falsifiées sont mises sur le marché canadien, étiquetées comme étant des marchandises importées ; l'acheteur est trompé, le revenu en est diminué, puisque l'Etat percevrait sur le produit importé un impôt de beaucoup supérieur au droit d'accise qu'il prélève sur le produit indigène. Des commerçants d'Europe, très en vue, m'ont affirmé que cela se pratique au Canada. Encore la semaine dernière le représentant d'une des premières maisons de cognac de France, m'a dit qu'il lui était presque impossible de faire des affaires ici, parce qu'il y a trop de ces produits frauduleux sur le marché. Le marché canadien est encombré de ces produits falsifiés. Le département du Revenu de l'intérieur, le département des Douanes, ou tout autre département devrait voir à ce que les dispositions de cette loi fussent respectées, mais ici encore nous sommes obligés de constater que bien que nous ayons une loi qui est censée protéger le public et le revenu, pour qu'elle soit appliquée, il faut que quelqu'un se fasse délateur et porte l'affaire à la connaissance du Gouvernement. Je prétends que le Gouvernement doit être tenu responsable de l'exécution de la loi. Il a des fonctionnaires pour empêcher la fabrication illicite de l'alcool ; il y en a pour prévenir la contrebande.

L'hon. M. PATERSON : En effet.

M. MACLEAN (York-sud) : Et le ministre des Douanes s'en vante. Or, je lui fais savoir que si un autre département faisait respecter la loi concernant les mélanges, son propre département percevrait des droits sur des centaines de milliers de dollars de marchandises, de plus, tous les ans. Je ne cite pas ces chiffres à la légère. Tous les ans, on vend dans ce pays pour des centaines de milliers de dollars de liqueurs falsifiées, qu'on donne au public comme étant des produits de la France, de l'Ecosse, de l'Angleterre, de la Hollande, et qui sont simplement de l'alcool canadien mis en bouteilles en vertu de cette loi et du permis octroyé par le Gouvernement. Ces boissons sont des mélanges, mais ce n'est pas dit sur l'étiquette. Si les fonctionnaires du département du Revenu de l'intérieur visitaient certains endroits à Montréal et ailleurs, ils y trouveraient des masses de fausses étiquettes, avec les noms de toutes les marques les plus renommées du monde entier, mais pas une seule étiquette, indiquant que cette boisson a été mélangée par une certaine personne, à une certaine date, à un certain endroit, comme le veut la loi. Je ne puis donc pas me contenter et le pays ne se contentera pas de l'explication qu'on a donnée. Quelqu'un est à blâmer pour cette perte de revenu et ce défaut de protection du public, et je dis que c'est le Gouvernement. L'honorable ministre a dit cet après-midi et a répété ce soir que cela ne regarde pas le Revenu de l'intérieur.

L'hon. M. TEMPLEMAN : L'honorable député peut-il dire comment le revenu se trouve affecté ?

M. MACLEAN (York-sud) : Je l'ai déjà expliqué à l'honorable ministre des Douanes, et je suis bien prêt à l'expliquer de nouveau à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, qui ne devrait pourtant pas avoir

besoin d'être éclairé sur cette question. Ces boissons sont fabriquées avec des spiritueux canadiens qui, s'ils sont au-dessous de preuve, sont frappés d'un droit de $1.14 le gallon. Les mélanges fabriqués avec ces spiritueux, sont mis sur le marché et non seulement ils trompent le public...

L'hon. M. TEMPLEMAN : L'honorable député admet que ces marchandises acquittent les droits d'accise, alors où est la perte de revenu?

M. MACLEAN (York-sud) : J'allais le dire. Les Canadiens achètent ces marchandises, parce qu'ils les croient importées. Si l'étiquette indiquait ce qu'elles sont en réalité, les Canadiens ne les achèteraient pas, et demanderaient l'article véritable qui devrait être importé et qui serait frappé d'un droit de $2.40 par gallon. C'est ainsi que l'honorable ministre encourage la fraude et diminue le revenu.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Nous encourageons la consommation des produits canadiens.

M. MACLEAN (York-sud) : C'est l'excuse que l'on donne, et elle aurait quelque valeur si ces marchandises étaient vendues pour ce qu'elles sont. Mais, je vais plus loin et je dis que puisque le Gouvernement retire une grande partie de son revenu de ces droits, il est en quelque sorte tenu de garantir la qualité de la marchandise.

Quelqu'un devrait aussi nous expliquer la raison de cette différence entre les droits d'accise et les droits de douane. Comme je l'ai déjà dit, ces deux taxes existent aux Etats-Unis et la différence entre les deux est encore plus grande qu'ici ; les droits de douane sont du double des droits d'accise. Comme résultat, il est presque impossible aux Etats-Unis de se procurer une bouteille de boisson importée, même dans les clubs.

Dans certaines maisons, j'ai vu des pancartes ou affiches par lesquelles les propriétaires garantissaient l'authenticité de leurs produits et cependant, je suis informé qu'à peine une bouteille sur cent est importée. Tout le reste est falsifié. Ces fraudes deviennent de plus en plus nombreuses dans le pays, et il en sera ainsi tant qu'on laissera subsister cet écart entre les deux droits.

Le ministre du Revenu de l'intérieur se vante de protéger les spiritueux canadiens mais s'il faut ou tromper l'acheteur canadien ou protéger le fabricant canadien, je dis que le devoir du ministre est de prendre la défense de l'acheteur. J'espère qu'on nous donnera, sinon aujourd'hui, du moins une autre fois, une meilleure explication que celle que nous avons eue ce soir.

Avant de clore le débat j'aimerais aussi à savoir du ministre des Finances où va cette énorme différence entre les droits d'accise et les droits de douane. Elle devrait profiter à d'autres qu'aux distillateurs, et cependant, ils semblent être les seuls à en bénéficier. Une bouteille de whisky, importée ou non, se vend généralement un dollar. Ainsi le public ne bénéficie pas de la différence des droits. Si les droits de douane et d'accise étaient les mêmes, comme ils devraient l'être, le revenu en profiterait et le public serait protégé, quant à la qualité de la marchandise.

L'hon. M. FIELDING : La question de droit d'accise n'étant pas en jeu...

M. MACLEAN (York-sud) : Oh, oui, elle l'est.

L'hon. M. FIELDING : Je veux dire que cette question n'est pas régulièrement devant la Chambre et que je n'entends pas la discuter à présent. Ce que dit l'honorable député au sujet des marques frauduleuses sur les boissons, pourrait s'appliquer à une foule d'autres articles. Nous pouvons parfaitement discuter la question de savoir si l'inspection devrait être plus générale qu'elle n'est et si le Gouvernement devrait garantir la qualité des marchandises. Mais les remarques de l'honorable député se réduisent à dire que certains produits portent des étiquettes fausses...

M. MACLEAN (York-sud) : Qui sont apposées sous la surveillance du département du Revenu de l'intérieur.

L'hon. M. FIELDING : Pas dans l'industrie dont parle plus particulièrement mon honorable ami. Ces boissons ne sont pas des mélanges, c'est du whisky canadien, vendu pour du whisky écosais, irlandais ou autre.

M. MACLEAN (York-sud) : Ce whisky est ainsi mis en bouteille en vertu d'une licence de fabricant de mélanges.

L'hon. M. FIELDING : Ce ne sont pas des mélanges. Prendre du whisky dans un baril et le mettre dans des bouteilles ne constitue pas un mélange.

M. MACLEAN (York-sud) : Qu'est-ce qu'un mélange?

L'hon. M. FIELDING : Sans vouloir entrer dans de trop longues explications, je serais porté à croire qu'un mélange consiste à mettre ensemble des liqueurs de différentes sortes.

M. MACLEAN (York-sud) : Le ministre du Revenu de l'intérieur pourrait nous le dire.

L'hon. M. FIELDING : Pour le moment il ne s'agit pas de mélange.

M. MACLEAN (York-sud) : J'essaie de démontrer que le revenu est fraudé...

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député discute la question des fausses marques de commerce. Cela ne s'applique pas uniquement aux boissons. J'ai entendu un autre député, dont le siège n'est pas éloigné de celui de mon honorable ami, se plaindre de ce qu'un autre produit qui n'est pas une

boisson spiritueuse était empaqueté à Montréal et vendu sous une fausse étiquette anglaise. C'est simplement une question d'étiqueter les marchandises honnêtement. Il est possible que notre loi des inspections soit trop restreinte. Certains produits sont assujétis à l'inspection. Nous avons déjà l'inspection des fruits et un projet de loi est actuellement soumis à la Chambre pour l'inspection des viandes en conserve. Cette inspection pourrait peut-être s'étendre à d'autres produits et la loi pourrait aussi punir plus sévèrement ceux qui enfreindraient ses dispositions. Ces infractions ne se produisent pas uniquement dans le commerce des liqueurs; elles sont communes à toutes les industries, car on trouvera toujours des gens portés à se servir d'une marque étrangère...

M. MACLEAN (York-sud) : L'honorable ministre s'éloigne de la question. La douane est fraudée.

L'hon. M. FIELDING : Pas du tout.

M. MACLEAN (York-sud) : Oui ; car si ces mélanges n'étaient pas permis on importerait les spiritueux étrangers de bonne qualité et le ministre des Douanes percevrait $2.40 au lieu de 90 cents, ou $1.14. La question des étiquettes fausses est secondaire ; ce qui est important c'est la perte de revenu occasionnée par ces fraudes, et c'est cette question qui est en délibération devant le comité. Je répète que le ministre perd des centaines de milliers de dollars parce que personne n'est chargé de prévenir ces fraudes, ou que ceux qui en sont chargés, négligent leur devoir. Plus tard, si c'est nécessaire, je fournirai des quantités de preuves, mais pour le moment, je laisse la responsabilité au ministre. La question relève peut-être du département du Revenu de l'intérieur, mais c'est le revenu de la douane qui est directement affecté.

Groupe 6. Produits chimiques, huiles et peintures.

203. Graines, fèves, noix, etc., etc., non comestibles, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Je demande à insérer avant le mot "alisarine" à la 9e ligne, les mots 'sels anailns" et après les mots "mélanges chimiques" les mots "composés d'au moins deux acides ou sels solubles dans l'eau." Ces changements ont pour but de faciliter l'application de la loi.

(L'amendement est adopté.)

M. HENDERSON : Je ne vois pas ici un produit appelé quebracho, un extrait d'écorce employé dans la tannerie.

L'hon. M. FIELDING : Dans le nouveau tarif, ce produit est compris sous une rubrique générale.

M. HENDERSON : Alors, c'est très bien.

207. Albumine de sang, albumine d'œufs et jaunes d'œufs, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : L'albumine de sang et les jaunes d'œufs étaient admis en franchise, nous avons ajouté l'albumine d'œufs et imposé un droit minime.

208. Acide borique, acide hydro-flue-silicique, acide oxalique, etc., etc., en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Je demande à ajouter le sulfure d'arsenic.

(L'amendement est adopté.)

209. Chlorure de potasse, moulu seulement, chlorhydrate et bichromate de potasse bruts, salpêtre ou nitrate de potasse, prussiate de potasse rouge et jaune, en franchise.

209a. Potasse et perlasse et potasse caustique:

1. En colis ne pesant pas moins de vingt-cinq livres chacun, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : L'article 565 de l'ancien tarif, admettait en franchise la potasse, la potasse caustique, etc., la perlasse, en paquets pesant au moins 25 livres, quelles que fussent les dimensions des paquets. Si les paquets pesaient moins de 25 livres, ils étaient frappés d'un droit de 20 p. 100, comme articles non énumérés. Le tarif actuel admet ces produits en franchise, en paquets de plus de 25 livres, et impose un droit de 15, 12 et 10 p. 100, pour des quantités moindres. Nous faisons cela pour encourager l'empaquetage de ces produits au Canada.

212. Sulfate d'alumine et gateaux d'alun, alun importé en vrac, moulu ou non, mais non calciné, en franchise, 10 p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ces articles étaient autrefois admis en franchise, mais on en produit au Canada et nous avons imposé un droit de 10 p. 100, dans le tarif général et le tarif intermédiaire, mais venant d'Angleterre, ils sont admis en franchise.

M. HENDERSON : Pourquoi cela ?

L'hon. M. FIELDING : Comme ce produit était autrefois admis en franchise, nous n'avons pas voulu l'imposer sur toute la ligne.

216. Acide nitrique et tous acides mélangés ou autres, n.a.p. 15, 20, 22½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Je propose de rayer le mot "mélangés", de manière à ce que l'article se lise :

Acide nitrique et tous autres acides, n.a.p.

Il y a ici une élévation du tarif. Le droit est de 22½ p. 100 au lieu de 20, dans le tarif général, et de 12 au lieu de 13½ dans le tarif de faveur.

M. DANIEL : L'acide carbolique est-il compris sous la désignation "acides pyroligneux" ?

L'hon. M. FIELDING : Oui. Cette désignation comprend un grand nombre d'acides, y compris l'acide carbolique.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

218. Phosphate acide, n.a.p., 12½, 17½, 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Je propose de retrancher les lettres " n.a.p. " et d'ajouter les mots " non médicinal ". L'ancien droit était de 25 p. 100, et nous l'abaissons à 20. Le tarif de faveur était de 16⅔ p. 100, et il est maintenant de 12½.

219. Ether sulphurique chloroforme et solutions de peroxides d'hydrogène, 15, 22½, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le seul changement est que le tarif de faveur qui était autrefois de 16⅔ p. 100 est maintenant de 15 p. 100.

M. DANIEL : Fabrique-t-on du chloroforme au Canada?

M. BARR : Oui; en grande quantité.

220. Toutes préparations médicinales, chimiques et pharmaceutiques, lorsqu'elles seront composées de plus d'une substance, y compris les médicaments brevetés et particuliers, les teintures, pilules, poudres, trochiques, pastilles, sirops, cordiaux, amers, anodins, toniquels emplâtres, liniments, pommades, rosats, onguents, pâtes gouttes, eaux, essences et huiles, n.a.p.:

a) A l'état sec, 20½ p. 100, 25 p. 100, 25 p. 100

b) Tous autres, 50 p. 100, 50 p. 100, 50 p. 100.

Mais cet item ne sera pas interprété comme comprenant les drogues, masses à pilules et les emplâtres et taffetas non compris, reconnues par la Pharmacopée anglaise et celle des Etats-Unis et par le Codex français comme officinales;

Et tout article de cette catégorie qui contiendra plus de quarante pour cent de preuve sera passible des droits suivants, savoir: par gallon, $2.40, $2.40, $2.40; et 30 p. 100, 30 p. 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Les autorités douanières ont demandé que tous les médicaments liquides soient groupés dans un même article et, comme conséquence, les droits sur quelques-uns sont augmentés. Le tarif est uniformement de 50 p. 100.

M. DANIEL : Ce sont tous des médicaments brevetés?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

221. Opium naturel, la boule extérieure ou couverture devant être libre de droits, par livre, $1.00.

L'hon. M. FIELDING : Le seul changement, c'est que nous assimilons ce produit aux spiritueux et au tabac; nous n'accordons pas de traitement de faveur, tandis que sous l'ancien tarif, il y en avait un.

223. Opium préparé pour le fumer, par livre. $5.

L'hon. M. FIELDING : Nous appliquons ici le même principe.

M. DANIEL : Combien le Canada importe-t-il d'opium préparé pour le fumer?

L'hon. M. FIELDING : Durant le dernier exercice nous n'en avons pas importé.

224. Cire paraffine et cire à cacheter, 15, 22½, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : La cire à cacheter est comprise avec la cire paraffine, et cela augmente les droits.

225. Cire végétale et minérale, n.a.p., 5, 7½, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Cet article comprend un certain nombre de cires qui étaient autrefois frappées d'un droit de 20 p. 100, sous une désignation spéciale. Il y en a de nombreuses espèces avec des noms imprononçables.

226. Chandelles, 15, 22½, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le traitement de faveur est abaissé de 16⅔ à 15, mais nous n'en importons pas en quantités appréciables, en vertu de ce tarif.

227. Savon d'huile de baleine, en franchise.

M. MARTIN (Queen, I.P.-E.) : Pourquoi admettez-vous ce produit en franchise ? Le droit sur le savon ordinaire varie de 65 cents à $1 par 100 livres. Pourquoi le savon d'huie de baleine n'est-il pas taxé également?

L'hon. M. FIELDING : Le droit sur cet article a été aboli il y a quelques années, parce qu'on s'en sert pour arroser les arbres, et que c'est un grand avantage de pouvoir l'importer en franchise.

229. Savon commun ou à buanderie, par 100 livres, 65 cents, 90 cents, $1.

L'hon. M. FIELDING : Je demande que cet article soit réservé ; il reste certains détails à régler.

(L'article est réservé.)

230. Savon de Castille, par livre, 1 cent, 1 cent, 2 cents.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif était de 2 cents, et le tarif général reste le même, mais cet article est compris dans le traité avec la France et nous coordonnons les droits en conséquence.

232. Colle forte, liquide, en poudre, ou en feuilles, en mucilage, gélatine, caséine, pâte adhésive et colle de poisson, 17½, 25, 27½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit est légèrement augmenté. Il était de 25 p. 100 et il est maintenant de 27½ p. 100.

M. COCKSHUTT : Je désire savoir du ministre des Finances s'il a reçu, au sujet de ce droit, quelque communication d'une fabrique de colle de Brantford ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne me rappelle pas avoir reçu dernièrement aucune

communication à ce sujet, mais on nous avait fait un grand nombre de représentations. Dans des circonstances antérieures et j'en ai sans doute reçu de l'établissement que l'honorable député (M. Cockshutt) mentionne.

M. COCKSHUTT : J'ai une lettre que je voudrais avoir l'occasion de soumettre au ministre. Cette entreprise est nouvelle à Brantford. Elle n'est établie que depuis un peu plus d'un an. La fabrication de la colle se fait sur une grande échelle et ce produit se vend facilement. Cependant, la compagnie se paint de certaines particularités du tarif sur la colle. La lettre est couchée en ces termes.

M. W. F. Cockshutt, député,
Chambre des communes, Ottawa,

Cher monsieur,—A la demande de M. Lloyd Harris, notre employé, nous nous permettons de vous transmettre sous ce pli une copie de la pétition signée par tous les fabricants de colle du Canada qui a été présentée à la commission du tarif, pendant la séance qu'elle a tenue à Brockville.

Lorsque nous avons entrepris d'établir notre fabrique, sept fabricants de colle faisaient affaires au Canada. Depuis, deux d'entre eux ont fermé leurs établissements parce que l'avenir ne paraissait pas rassurant. Les cinq autres fabriquent et vendent en ce pays environ un million et demi de livres de colle par année.

D'après les rapports officiels pour l'exercice terminé le 30 juin 1906: 2,974,411 livres de colle ont été importées dont 2,328,183 livres d'Europe et le reste, 646,238 livres des Etats-Unis.

Au moins 60 ou 70 p. 100 de la quantité importée d'Europe consistaient en une colle de qualité très inférieure, fabriquée avec des os et se vendant de 4 cents ½ à 7 cents ½ la livre, livrée sous vergues dans un port de mer étranger. Cette colle commune est un produit secondaire des grandes manufactures d'engrais dont les fabricants de ce pays ne peuvent pas soutenir la concurrence avec la protection actuelle.

Les Etats-Unis ont empêché l'importation de la colle de cette qualité en imposant un droit de 2 cents ½ par livre. Là-bas, la colle fabriquée avec des os vaut 1 cent ½ par livre, de plus que les colles canadiennes de même qualité.

Cet état de choses permet à l'acheteur américain de payer plus cher que nous ne le pouvons le faire les os qu'ils se procurent au Canada, et de nous enlever au moins 10,000,000 de livres, par année, de matière première que nous pourrions, avec une protection suffisante, payer aussi cher et garder au pays pour la convertir en colle et en engrais, engrais que nous vendrions à nos cultivateurs qui se les procurent en grande partie aux Etats-Unis.

Notre fabrique a exigé une mise de fonds considérable et elle est pourvue d'un des outillages les plus modernes qu'il y ait sur ce continent. Elle peut produire 2,000,000 de livres de colle par année.

Nous n'aurons aucune difficulté à faire cesser une grande partie des importations provenant des Etats-Unis, pays qui n'exporte au Canada que des colles de qualité moyenne ou supérieure, ne pouvant pas soutenir la concurrence des colles d'os, de qualité inférieure fabriquées par les manufacturiers d'engrais d'Europe.

Actuellement, la colle de qualité moyenne ou supérieure est assez protégée. Toutefois, pour la colle de qualité inférieure, ainsi qu'il est dit ci-dessus on devrait nous accorder une protection de 3 cents par livre. Alors, nous serions en état d'empêcher que les importations de colle au Canada dépassent 10 p. 100 de la consommation entière (ainsi que le font aujourd'hui chez eux les fabricants de colle des Etats-Unis), au lieu de s'élever à 66 p. 100 comme jusqu'ici.

Nous supposons qu'il n'y a rien à faire à ce sujet à l'heure qu'il est, mais nous vous écrivons afin que vous compreniez bien notre situation. Nous serons bien aises de vous fournir tout autre renseignemet que vous désireriez.

Vos dévoués serviteurs,
LA COMPAGNIE DE COLLE DU CANADA,
(à resp. lim.)
PAUL KREISMANN,
Directeur-gérant.

J'ai reçu cette lettre, il y a quelques semaines, lorsque le tarif a été déposé. L'entreprise est nouvelle ; on l'a établie sur une grande échelle. Les chiffres cités prouvent au ministre que l'établissement est en état de fabriquer une grande partie de la colle à bon marché dont le Canada a besoin, si on lui donne une chance. Ses propriétaires prétendent que le droit devrait être plus élevé. Ils demandent, je crois, l'imposition d'un droit spécifique sur la colle de qualité inférieure. Le ministre agirait sagement en réservant cet article du tarif afin d'étudier la situation. C'est un grand établissement très bien outillé et nous voudrions assurer son avenir.

L'hon. M. FIELDING : Je puis donner à l'honorable député (M. Cockshutt) l'assurance que nous avons étudié cette question à fond. Ai-je besoin de lui rappeler que la colle est un article dont d'autres fabricants se servent beaucoup comme d'une matière première, ceux qui façonnent le bois, par exemple. Ceux-ci désapprouveraient certainement une forte augmentation du droit. Cependant, nous avons tenu compte des observations qu'on nous a faites. Nous avons relevé le droit un peu et nous avons élargi la classification afin de mettre les fabricants de colle sur un meilleur pied qu'auparavant. Sous le nouvel état de choses, l'établissement qu'a mentionné l'honorable député et qui a beaucoup de mérite, fera de bonnes affaires, nous n'en doutons pas. Il jouira de plus d'avantages qu'autrefois. Nous croyons avoir fait tout ce que nous pouvions entreprendre sans nous exposer aux attaques de ceux qui utilisent la colle dans la fabrication des meubles et des articles en bois.

M. COCKSHUTT : Est-ce qu'une grande quantité de cette colle de qualité inférieure n'est pas importée d'Allemagne et d'autres pays européens auxquels s'appliquent le droit le plus élevé, savoir : 27½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif général et même la surtaxe s'appliquent à une grande partie des importations de colle. La Grande-Bretagne nous fournit relativement peu de colle de sorte que cette industrie sera dans une situation avantageuse.

M. COCKSHUTT: La surtaxe s'applique-t-elle à la colle importée d'Allemagne ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. COCKSHUTT : Que représente-t-elle ?

L'hon. M. PATERSON : L'an dernier, la surtaxe sur la colle a rapporté $42,000.

M. COCKSHUTT : Si les importations de colle proviennent en grande partie d'Allemagne, le tarif favorise plus les fabricants canadiens qu'il le ferait autrement.

L'hon. M. FIELDING : En effet.

M. COCKSHUTT : J'ai fait ces représentations au ministre. L'imposition d'un droit spécifique minime serait bien accueillie.

L'hon. M. FIELDING : Je craindrais de nuire aux autres manufacturiers.

239. Noir de fumée, noir de carbone, noir d'ivoire et noir animal, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons conservé l'ancien article en ajoutant le noir animal et le noir de carbone.

M. BLAIN : Les fabrique-t-on au Canada ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne le crois pas, sans vouloir l'affirmer.

250. Vert de Paris, sec, 5 p. 100; 7½ p. 100; 10 p. 100.

M. ELSON : Je demanderai au ministre d'abaisser au-dessous de 5 p. 100 le droit que le tarif de faveur impose sur le vert de Paris, parce que les cultivateurs et les maraîchers en emploient une grande quantité afin d'exterminer les doryphores de la pomme de terre. Je constate que nous en importons beaucoup d'Angleterre et peu des Etats-Unis. Qu'il entre en franchise lorsqu'il y a lieu d'appliquer le tarif de faveur.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur imposait un droit de 6⅔ p. 100 que nous avons abaissé à 5 p. 100. Nous sommes donc dans la bonne voie.

255. Gomme anglaise, et dextrine, sèches, crème d'encollage et encollage brillant, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Ces articles sont frappés d'un droit minime ; mais, on en fabriquerait une grande partie au Canada, me dit-on, si le droit était aussi élevé ou presque aussi élevé que le droit imposé sur les produits industriels. J'apprends que la gomme anglaise pourrait se fabriquer au Canada.

L'hon. M. FIELDING : Malgré les données que nous avions nous n'avons pas jugé à propos de relever le droit sur ces articles.

273. Huiles à lubrifier, n.a.p., et graisse pour essieux, 12½ p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

M. BLAIN : Je constate que, pendant la lecture de ces articles, le ministre déclare quelles sont les modifications que le tarif de faveur a subies. Est-ce à dire que les importations de provenance anglaise sont considérables ou veut-on que ces articles coûtent moins cher au consommateur ?

L'hon. M. FIELDING : Parfois, il n'y a pas d'importations et on ne s'attend pas qu'il y en ait. Le droit est alors purement nominal. Nous faisons souvent de légers changements afin d'adopter des chiffres divisibles par 2½. Ainsi, lorsque le droit était de 16⅔ p. 100, nous le mettons à 15 ou 17½ p. 100 pour faciliter les calculs. Dans plusieurs cas, le tarif de faveur ne s'applique pas aux marchandises énumérées et l'augmentation ne se fait pas sentir.

M. BLAIN : Mais, le ministère agit-il ainsi afin de témoigner plus d'amitié pour la Grande-Bretagne ? Le ministre déclare que le tarif de faveur subit certaines modifications, puis il ajoute que l'Angleterre ne nous fournit pas ces marchandises ou ne nous en fournit presque pas. Je ne saisis pas le motif de cette conduite.

L'hon. M. FIELDING : Nous l'avons expliquée en commençant. Par exemple, lorsque le droit était de 6⅔, nous l'avons abaissé à 5 p. 100 ou élevé à 7½ p. 100 afin d'éviter cette fraction. Donc, il peut y avoir dégrèvement dans certains cas, et relèvement du droit, dans d'autres. Mais, le droit est purement nominal lorsqu'un article ne doit pas être fourni par la Grande-Bretagne ; néanmoins, il faut dans tous les cas en imposer un.

290. Ciment, ciment de Portland et ciment hydraulique ou chaux hydraulique, en barils, sacs ou barriques, le poids du colis devant être inclus dans le poids imposable, par cent livres, 8 cents; 11 cents; 12 cents ½.

M. COCKSHUTT : Il y a un an environ, une très nombreuse députation s'est rendue auprès du ministre. Je voudrais savoir si les modifications faites dans cette circonstance—qui étaient de nature à donner un peu plus de protection—ont été satisfaisantes. Nos fabriques produisent-elles une plus forte proportion de ciment et les importations diminuent-elles ?

L'hon. M. FIELDING : Après le remaniement effectué il y a déjà plusieurs sessions, la fabrication du ciment a incontestablement beaucoup augmenté. Elle avait déjà augmenté un peu auparavant. Nous fabriquons du ciment de si bonne qualité qu'il s'emploie beaucoup et qu'on s'en sert de plus en plus. Je crois que le droit est raisonnable et très avantageux pour nos fabricants.

M. COCKSHUTT : Les importations diminuent-elles ? On me dit que nos manufactures sont en état de fabriquer tout le ciment dont le Canada a besoin.

L'hon. M. FIELDING : La consommation augmente tellement que l'accroissement des importations n'empêche pas nos établissements de donner un rendement beaucoup plus considérable. Le ciment est plus employé qu'autrefois dans la construction des bâtiments.

M. SPROULE : De quels pays importons-nous notre ciment.

L'hon. M. FIELDING : Nous importons de la Grande-Bretagne le ciment de Portland dont la Belgique nous fournit aussi une certaine quantité. Pendant plusieurs années, ces deux pays furent nos principaux fournisseurs mais, récemment, nos importations des Etats-Unis ont été considérables.

M. COCKSHUTT : La remise des colis vides a-t-elle donné lieu à des difficultés. Lorsque nous avions remanié le tarif il y a une couple de sessions, je m'attendais à des embarras, parce qu'aucun établissement n'accepte les colis des autres manufactures. Je prévoyais que le renvoi des sacs ou des barils vides aux Etats-Unis causerait des difficultés. Quel a été le résultat de l'application de la loi douanière à cet égard ? L'obligation de payer le droit sur les colis plus d'une fois a-t-elle créé du mécontentement ?

L'hon. M. FIELDING : On avait de la difficulté à reconnaître les colis et on a cessé d'admettre en franchise ceux pour lesquels le droit avait été acquitté une fois. Le droit doit être payé chaque fois que les colis entrent au Canada.

M. COCKSHUTT : C'est ce que j'avais prétendu. J'avais prévu qu'on aurait beaucoup de difficulté à reconnaître les colis. Je crois qu'on a fait un pas dans la bonne voie en supprimant ce privilège. Le ministre peut-il nous dire approximativement quelles ont été les importations ?

L'hon. M. FIELDING : En 1905, la valeur du ciment importé s'est élevée à $1,250,000. L'an dernier, elle n'a été que de $1,000,000.

Cela ne veut pas dire qu'il y a une diminution dans l'emploi du ciment; mais nos manufacturiers canadiens font un ciment de meilleure qualité et ils obtiennent une part plus considérable du commerce.

292. Gypse, naturel (sulphate de chaux), en franchise.

M. GANONG : Pourquoi admettre le gypse en franchise? Nous trouvons ce produit en immense quantité dans toutes les provinces du pays, surtout dans la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, dans l'Ontario et le Manitoba.

L'hon. M. FIELDING : Le gypse fabriqué doit payer un droit, mais à l'état naturel, il est admis en franchise. A mon sens, on n'en importe pas en grande quantité, c'est plutôt le contraire qui est vrai.

M. GANONG : Nous exportons du gypse en assez grande quantité ?

L'hon. M. FIELDING : En très grande quantité.

M. GANONG : Voici une lettre dans laquelle on se plaint de l'importation du gypse.

L'hon. M. FIELDING : Les rapport démontrent qu'on a importé pour $22,000 de ce produit, l'an dernier. Il y a un droit sur le gypse ouvré. A l'état naturel, on se sert du gypse jusqu'à un certain point comme agent fertilisant, à ce point de vue, on pourrait trouver à redire si l'on imposait un droit sur cet article.

M. GANONG : A quoi sert le gypse importé?

L'hon. M. FIELDING : Pour répondre à cette question, il faudrait connaître l'endroit particulier où on fait cette importation.

M. GANONG : Voici une lettre où il est question de fabricants de ciments qui se servent de gypse ; les personnes qui possèdent des carrières de gypse dans ce pays disent que nos manufacturiers de ciment sont parfaitement protégés et qu'on devrait imposer un droit sur le gypse pour les engager à utiliser leurs propres produits.

M. MARTIN (Wellington-nord) : Ne se sert-on pas de gypse pour la fabrication du ciment dont on doit se servir immédiatement?

M. GANONG : Qu'importe si ce produit n'est pas imposable?

L'hon. M. FIELDING : Nous devrons tenir compte de cela une autre fois.

Pierres pour jeu de curling et leurs poignées, en franchise, 7½ p. 100, 10 p. 100.

Jusqu'à présent les pierres pour jeu de curling étaient admises en franchise tandis que leur poignées étaient imposables. Nous avons l'intention d'imposer un droit sur cet article pour le tarif général et intermédiaire, tout en accordant la franchise complète pour les articles qui nous arriveront de la Grande-Bretagne; en effet c'est de cette dernière que les Ecossais achètent leurs magnifiques pierres pour jeu de curling.

306. Marbre, scié ou dressé au sable, non poli; granit, scié; dalles et toute autre pierre à bâtir sciée ou dressée; les blocs de pavage en pierre, 15 p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

M. MACDONELL : Le Gouvernement n'a-t-il pas reçu des plaintes au sujet de l'importation de marbre qu'on prétend scié ou dressé au sable, mais qui est réellement poli. Sous l'ancien tarif qui contenait précisément le même item dans les mêmes ter-

mes, de grandes quantités de marbre ont été importées au pays; on prétendait que ce marbre était scié ou dressé au sable, tandis qu'il était réellement poli. Cet article, à son arrivée au Canada, avait sa place toute désignée dans les plus grands édifices, ce qui privait les marbriers de Toronto du travail de polissage. Ce fait s'est produit récemment lors de la construction des plus grands édifices de Toronto tels que l'hôtel de ville, l'hôtel King Edward et un grand nombre de résidences particulières.

L'hon. M. FIELDING : Il y a eu des plaintes de cette nature; c'est à cause de cela que nous avons inséré les mots "non poli".

M. MACDONELL : Je crois que cela ne sera pas suffisant. Cet item devrait se lire comme suit : "marbre scié ou dressé seulement". Si je ne me trompe, sous l'ancien tarif, cet article nous arrivait réellement poli. Il est à désirer qu'on insère le mot "seulement" dans cet item.

L'hon. M. FIELDING : Ce que l'honorable député nous demande de faire n'atteindrait pas le but qu'il se propose. L'ancien tarif dit, "marbre et granit, scié seulement" et c'est la rédaction de cet item qui a donné lieu à toute cette difficulté. Nous avons surmonté celle-ci jusqu'à un certain point, en disant "marbre scié ou dressé au sable, non poli.

M. MACDONELL : Mais le mot "seulement" rendrait la phrase plus explicite. J'avoue que les mots "non poli" ajoutent une certaine restriction, mais je crois que le mot "seulement" devrait être conservé.

L'hon. M. FIELDING : Ce sont les fonctionnaires de la douane qui, après avoir étudié attentivement ce cas, ont rédigé cet item dans les termes actuels. Je ne voudrais pas changer cette rédaction avant d'avoir entendu d'autres raisons.

M. MACLEAN (York-sud) : Mais avec tout cela, les ouvriers de Toronto auront-ils toute la protection à laquelle ils ont droit? Ils ont pu démontrer qu'on les avait traités injustement sous l'ancien tarif, que le travail était exécuté en dehors du pays et à leur préjudice. J'espère que le nouveau tarif aura pour effet de conserver aux polisseurs de marbre, non seulement de Toronto, mais de tout le pays le travail qui leur revient naturellement. L'honorable ministre peut-il nous dire si cette modification du tarif aura ce résultat?

L'hon. M. FIELDING : Nous voulons abaisser les droits sur le marbre brut tout en imposant un droit plus élevé sur des articles polis. L'insertion de ces mots aura probablement pour effet de fermer l'entrée en franchise d'un certain article qu'on voulait faire passer comme marbre brut mais qui, en toute justice, aurait été classé parmi les ouvrages les plus polis.

M. MACDONELL : Si je ne me trompe, tout le monde est d'accord quant au but à atteindre. Je demanderais que le débat fût suspendu sur cet item jusqu'à ce que nous puisions nous assurer si les mots proposés sont suffisants.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons étudié attentivement cette question, et nous croyons que la rédaction de cet item est encore la meilleure qu'on puisse trouver.

M. MACDONELL : A mon sens, les fonctionnaires de la douane se trouveront en face d'une difficulté, quand il s'agira de ce marbre qui est réellement poli et prêt à être mis en place, ce qui, ainsi que l'honorable député (M. W. F. Maclean) l'a dit, prive les polisseurs de marbre de Toronto d'un travail qui leur revient de droit.

L'hon. M. FIELDING : Je crois que cette rédaction est toute aussi bonne que toute autre que nous pourrions trouver.

M. BARR : S'agit-il d'une augmentation?

L'hon. M. FIELDING : C'est ce que nous recherchons. On s'est demandé en vertu de quel droit cet article pourrait être importé au Canada d'après l'ancien tarif ; mais il est indubitable que le marbre a été admis en payant 20 p. 100 dans certains cas ; à ce point de vue, ce serait une augmentation. D'autres fois, les droits sont plus élevés sur cet article. Le but de cette disposition c'est de simplifier tellement les choses qu'il n'y ait plus matière à dispute.

M. MACDONELL : Je fais remarquer que les mots "ou dressé au sable" permettront aux importateurs de cet article d'exporter du marbre qui est véritablement poli et prêt à être mis en place. Voilà ce dont on se plaignait dans le passé. En vérité, tout le marbre qui est arrivé au port de Toronto, au cours des années dernières, était poli et les marbriers de cette ville chômaient. Je voudrais qu'il fût parfaitement entendu que le marbre qui nous arrivera d'après cette disposition ne sera que scié et non poli. Mais je crois que la rédaction de cet item permettra aux importateurs de faire entrer au port de Toronto, comme ils l'ont fait dans le passé, du marbre dressé et poli et non pas seulement "scié et non poli."

L'hon. M. FIELDING : Les fonctionnaires du ministère des Douanes me disent que ce ne serait pas là l'interprétation de cette disposition.

M. SPROULE : Le dressage au sable n'est-il pas l'équivalent du polissage? Si on emploie une belle qualité de sable, le poli sera suffisant pour qu'on se serve de ce marbre.

L'hon. M. FIELDING : On me dit que "non poli" rend ce point très clair.

M. SPROULE : Si le dressage se fait avec une belle qualité de sable, le marbre aura une aussi belle apparence que s'il était poli.

L'hon. M. FIELDING : Je suis sûr que le dressage du marbre au sable est bien connu de tout le monde et qu'on ne le confond pas avec le polissage.

M. MACDONELL : Voilà ce qui a été la cause de difficultés dans le passé. On a fait remarquer qu'au point de vue théorique, le traitement du marbre par le papier sablé n'est pas le dressage au sable, mais que cela n'empêchait pas d'obtenir un poli très fin en traitant le marbre par le papier sablé. Si donc le dressage du marbre peut être confondu avec ce dernier traitement, cet article se trouvera à entrer en franchise.

L'hon. M. FIELDING : J'ai beaucoup de respect pour l'opinion de mon honorable ami quand il s'agit d'une question de droit. Mais je crois que dans le cas qui nous occupe, il nous permettra de suivre l'avis des fonctionnaires du ministère des Douanes.

M. MACDONELL : J'exprime le sentiment des polisseurs de marbre qui n'ont pas été capables de s'entendre avec les fonctionnaires du département des Douanes. Ce qui a permis à certaines gens de faire venir des Etats-Unis du marbre véritablement poli, alors que nos ouvriers manquaient de travail.

L'hon. M. FIELDING : Mais c'était sous l'ancien tarif.

M. MACDONELL : Les décisions des douaniers ont prévalu puisqu'ils avaient le dernier mot. Ce que je demande, c'est qu'on fasse disparaître toute ambiguïté à ce sujet.

L'hon. M. FIELDING : C'est ce que nous croyons avoir fait.

M. GANONG : Pourquoi permettre que ce travail s'exécute en dehors du pays ?

L'hon. M. FIELDING : Pourquoi pas ?

M. GANONG : C'est ce que je vous demande.

L'hon. M. FIELDING : Cet article n'est pas admis en franchise, il est imposable.

M. GANONG : Nous voulons conserver notre travail pour nos ouvriers.

L'hon. M. FIELDING : Oui, il y a des limites à cela.

307. Marbre et granit, n.a.p., et tous articles en marbre ou en granit, n.a.p., 30 p. 100, 32½ p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur est plus élevé ; il était de 23½ p. 100 et il est maintenant de 30 p. 100.

M. MACDONELL : C'est l'Europe qui nous fait la plus forte concurrence quant au marbre, et un droit de 30 p. 100 ne protège pas suffisamment cette industrie.

L'hon. M. FIELDING : J'attends qu'on soulève quelque objection contre cette augmentation.

M. MARTIN (Wellington-nord) : Il y a des carrières considérables de marbre dans mon comté. Leurs propriétaires prétendent que cette augmentation est ridiculement élevée. J'ai reçu une lettre d'un intéressé qui me dit que cette augmentation est de 7½ p. 100.

M. HENDERSON : L'auteur de cette lettre est-il un marbrier ?

M. MARTIN (Wellington-nord) : Oui.

309. Articles à toiture, 15 p. 100, 22½ p. 100. 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a une différence dans le cas du tarif de faveur.

311. Crayons d'ardoise et ardoises d'écoliers et à écrire, 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : On a diminué le droit pour le tarif de faveur. Quant au droit général, il reste le même.

312. Asbeste ou amiante sous toute forme autre que l'état brut et tous articles en asbeste ou en amiante, 15 p. 100, 22½ p. 100. 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur est de 15 p. 100 au lieu de 16⅔ p. 100. Le tarif général reste le même.

313. Plombagine, non moulue, ni autrement ouvrée, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

314. Plombagine moulue, et articles en plombagine, n.a.p. et revêtements en fonte de toutes sortes, 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

316. Charbons d'éclairage électrique et pointes à charbon de toutes sortes, n.a.p., 22½ p. 100, 32½ p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur sur tous ces item est un peu abaissé. Le tarif général reste le même.

320. Glaces non biseautées en feuilles ou carreaux n'excédant pas sept pieds carrés chacun, n.a.p., 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a augmentation légère dans le tarif de faveur qui était de 6⅔ p. 100.

321. Glaces, non biseautées, en feuilles ou carreaux excédant 7 pieds carrés chacun, mais n'excédant pas vingt-cinq pieds carrés chacun, n.a.p., 15 p. 100, 25 p. 100, 27½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif général est augmenté de 25 p. 100 à 27½ p. 100 ; quant au tarif de faveur, il était de 6⅔ p. 100, et il est maintenant de 16 p. 100. Nous avons augmenté graduellement le tarif tout en réduisant le tarif de faveur.

322. Glaces, n.a.p., 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

323. Glaces étamées, biseautées ou non, et encadrées ou non, 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

324. Miroirs allemands (glaces minces) sans tain et pour étamage, 12½ p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur sur tous ces articles est un peu abaissé ; le tarif général reste le même.

328. Montures et parties de montures de lunettes et de lorgnons, en métal, 15 p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ici, il y a une légère augmentation dans le tarif de faveur; quant au tarif général il reste le même.

338. Plomb, en barres et en feuilles 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit de faveur est légèrement abaissé, mais le tarif général reste le même.

339. Plomb, articles en, n.a.p., 20 p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a pas de changement dans la rédaction de cet article, mais l'ancien item du tarif n° 274 qui se rapportait aux conduites en plomb, au plomb de chasse et à celui qui sert à la fabrication des cartouches imposait un droit général de 35 p. 100 et un droit de faveur de 23 p. 100. Ces articles se trouveront compris sous cet item comme étant des articles de plomb n.a.p. En rayant l'ancien item, nous abaissons le droit.

340. Caractères d'imprimerie, y compris châssis, coins et plomb à espacer, de toutes sortes, 12½ p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur est un peu abaissé, le tarif général reste le même.

341. Métal de Babbit et métal à caractères d'imprimerie, en lingots, barres, plaques et feuilles, 10 p. 100, 15 p. 100, 15 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif était de 10 p. 100. On l'a porté à 15 p. 100.

342. Etain phosporé et bronze phosporé en lingots, barres, plaques, feuilles et fil, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur est un peu abaissé; il était auparavant de 6⅔ p. 100.

344. Ferblanterie vernissée, ferblanterie et tous articles en fer-blanc, n.a.p., 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100

L'hon. M. FIELDING : La moyenne du tarif de faveur était de 16⅔ p. 100; elle est maintenant de 15 p. 100.

345 Poudre de zinc, alliage zinc et zinc en bloc, saumons, barres, verges et plaques; et tuyauterie de zinc et sans soudure, en franchise.

M. GANONG : A propos de cet item, je ferai observer que la compagnie des produits chimiques de Saint-Etienne qui fabrique un article pour le traitement du " Colorado beetle " et autres choses, nous a demandé l'entrée en franchise de l'écumette de sel ammoniaque. Il s'agit simplement de la poussière de zinc qu'on trouve dans ce sel et qui entre dans la fabrication de ce produit désigné sous le nom de " Bug Death ". Si la poussière de zinc est admise en franchise, je ne puis voir pourquoi il n'en serait pas ainsi de l'écumette de sel ammoniaque. Cela serait de nature à aider cette industrie.

L'hon. M. FIELDING : On nous a fait certaines observations que je ne puis me rappeler, mais je suis certain que nous avons étudié sérieusement cette question. Si mon honorable ami le désire, je demanderai que la discussion de cet item soit remise à plus tard.

M. GANONG. Cet item importe grandement à certaines personnes qui veulent créer une industrie au Canada. Il s'agit réellement d'une division d'une industrie américaine qui vient s'établir parmi nous.

L'hon. M. FIELDING : Nous tiendrons compte de cela et nous verrons à corriger la rédaction de cet item, sauf à en insérer un autre.

346. Zinc, articles en, n.a.p., 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur est un peu abaissé; quant au tarif général, il est le même.

347. Métal jaune, en blocs, barres et feuilles, propre à être employé dans la construction ou réparation des navires, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Je demande qu'on retranche les mots " propre à être employé dans la construction ou dans la réparation des navires ".

(L'item ainsi modifié est adopté).

349. Laiton en barre et baguettes, en couronnes ou autrement, de pas moins de six pieds de longueur, et laiton en bandelettes, feuilles ou plaques non polies, planées ou enduites, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : C'est un nouvel impôt.

M. CLEMENTS : Je demanderais au ministre de nous expliquer ce changement.

L'hon. M. FIELDING : Une manufacture de cuivre s'est établie à Toronto, il y a quelque temps. Bien que j'aie cru que le travail était temporairement suspendu, j'ai pensé que cette fabrique pourrait continuer son exploitation si nous la protégions par un droit de 10 p. 100. Ces industriels demandaient plus, mais un grand nombre de personnes qui se servent de cuivre nous ont fait des observations à propos de cet item.

M. CLEMENTS : Je demanderais à l'honorable ministre d'expliquer la signification du mot " couronnes ". J'ai reçu plusieurs lettres à ce propos; l'une m'était adressée par une compagnie d'automobiles établie dans la ville que j'ai l'honneur de représen-

ter ici; les intéressés demandent instamment que les cercles en cuivre dont on se sert dans la fabrication des automobiles devraient être admis en franchise dans ce pays, vu que ce ne sont pas des articles de fabrication canadienne; dans ces circonstances, je ne vois pas pourquoi les industriels du pays n'auraient pas le bénéfice de l'admission en franchise des articles en question.

L'hon. M. FIELDING : Parce qu'un article n'est pas fabriqué au Canada, cela ne veut pas dire qu'il n'est pas sujet à l'impôt. Le fabricant d'automobiles doit acquitter un droit de 35 p. 100 et il ne devrait pas se plaindre si on lui impose un droit sur la matière première.

M. CLEMENTS : Est-ce que les tubes se trouvent compris sous la rubrique " couronnes " ?

L'hon. M. FIELDING : On me dit que c'est un terme courant dans le commerce.

356. Nickel, alliage de nickel et argentan ou argent d'Allemagne, en barres et baguettes, en couronnes ou autrement, de pas moins de six pieds de longueur, et aussi en bandelettes ou lames, feuilles ou plaques, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ces articles étaient d'abord admis en franchise; nous en avons agi de la même façon que pour le cuivre. Ces articles se fabriquent maintenant au Canada et nous leur donnons une certaine protection.

357. Métal anglais, alliage de métal, argent du Névada et d'Allemagne, articles en, non plaqués, n.a.p., 17½ p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ce droit était de 25 p. 100 auparavant. On l'a porté à 30 p. 100. Le droit en faveur de la Grande-Bretagne était d'abord de 16½ p. 100; il est aujourd'hui de 11½.

360. Monnaie d'or et d'argent, excepté la monnaie d'argent étrangère, en francsise.

L'hon. M. FIELDING : La rédaction qui concerne cet item relatif à la frappe de la monnaie anglaise et canadienne signifie que ces dernières devront être admises en franchise, que toutes les monnaies d'or étrangères seront admises également en franchise au Canada. Je veux modifier la rédaction de cet item et c'est pour cela que je propose qu'il se lise comme suit :

Monnaies anglaise et canadienne et monnaie d'or étrangère, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Les monnaies autres que celles d'or seront imposables.

M. HENDERSON : Quels seront les droits?

L'hon. M. FIELDING : Suivant les métaux qui composent l'alliage dont ces monnaies sont faites.

M. SPROULE : Pourquoi dites-vous "monnaie canadienne en franchise" quand cette monnaie est faite au Canada?

L'hon. M. FIELDING : Jusqu'à présent la frappe de cette monnaie ne s'est pas faite au pays, mais nous espérons la faire l'an prochain.

(L'item tel que modifié, est adopté.)

361. Or, argent et aluminium en feuilles; argentan et clinquant en feuilles; poudres de brocart et à bronzer, 15 p. 100, 25 p. 100, 27½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a ici une augmentation de 2½ p. 100.

362. Articles consistant entièrement ou partiellement en argent sterling ou autre, en nickel plaqués, dorés ou argentés par des procédés électriques, n.a.p.; articles en or et en argent, n.a.p., 22½ p. 100, 30 p 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a ici une augmentation de 30 à 35 p. 100.

364. Débris de diamant ou bart. à l'usage des foreurs, en franchise.

M. GANONG : Est-ce que le mot " diamant " ne pourrait pas suivre le mot " bart " ?

L'hon. M. FIELDING : Cela ne se rapporte pas aux diamants.

M. GANONG : Cela ne se rapporte pas aux diamants dont se servent les foreurs?

L'hon. M. FIELDING : Cet item est tiré de l'ancien tarif. Il est en vigueur depuis plusieurs années et nous n'avons éprouvé aucune difficulté dans le genre de celle que redoute mon honorable ami.

365. Composition métallique et métal plaqué, en barres, lingots ou noyaux, pour la fabrication de boîtiers de montres, bijouterie, et de fil d'or et d'argent fourré sans soudure, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit imposé par le tarif de faveur est un peu moindre; il était de 6⅔ p. 100, auparavant.

367. Boîtiers de montres, et parties de boîtiers, finis ou non finis, n.a.p., 20 p. 100; 27½ p. 100; 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Biffez les lettres n.a.p. Les droits sont les mêmes.

(L'article, après avoir été modifié, est adopté.)

375. Fer en gueuse, en saumon, et ferraille de fonte; ferro-silicum, ferro-manganèse et fonte blanche par tonne, $1.50, $2.25, $2.50.

L'hon. M. FIELDING : Auparavant, le tarif de faveur imposait un droit de $1.66. Ce droit n'est plus que de $1.50.

388. Barres ou rails de fer ou d'acier pour chemins de fer, de quelque forme que ce soit, percés ou non, n.a.p., pour voies ferrées, comprenant, pour les fins de cet item, toutes sortes de voies ferrées, chemins de fer urbains et tramways, bien que ne servant qu'à des fins

particulières et non au transport des marchandises et des voyageurs, par tonne, $4.50, $6, $7.

L'hon. M. FIELDING : Dans cet article, c'est le droit du tarif de faveur qui est changé. Le tarif général impose un droit de $7. Le droit du tarif de faveur est abaissé de $4.66⅔ à $4.50.

388a. Barres ou rails de fer ou d'acier qui ont été employés sur les voies des chemins de fer au Canada, et qui ont été exportés du Canada et renvoyés en ce pays après avoir été laminés de nouveau, et ne pesant pas moins de 56 livres par verge de longueur après avoir été laminés de nouveau et devant être employés par la compagnie de chemin de fer qui les importe sur ses propres voies, en vertu des règlements prescrits par le ministre des Douanes, 25 p. 100.

Pourvu que la valeur imposable de ces rails laminés de nouveau représente le coût de ce nouveau laminage.

Pourvu aussi que, lorsque le Gouverneur en conseil sera convaincu qu'une laminerie convenablement outillée pour laminer de nouveau ces rails en quantités considérables a été établie au Canada, le Gouverneur en conseil puisse, par décret de l'Exécutif devant être publié dans la "Gazette du Canada", abolir le droit spécifié dans cet item, et alors tous les rails de ce genre, lorsqu'ils seront importés, seront assujétis aux droits autrement prescrits dans le tarif de la douane.

L'hon. M. FIELDING : Cet article s'applique aux rails exportés pour être laminés de nouveau. Il n'y a pas de droit différentiel sur ces rails, mais un droit uniforme de 25 p. 100.

389. Eclisses et coussinets de chemins de fer, par tonne, $5, $7, $8.

Le droit du tarif de faveur est réduit de $5.33 à $5.

390. Rails mobiles, aiguilles de changement de voie, croisements, intersections, pour chemins de fer, $5, .$7, $8.

L'hon. M. FIELDING : Le droit du tarif général est augmenté de 2½ p. 100. Le tarif de faveur n'est pas modifié.

391. Ponts ou parties de ponts en fer ou en acier; ouvrages en fer ou en acier pour constructions, colonnes, formes ou sections, forés ou découpés, ou en tout autre état que laminés ou fondus, n.a.p., 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il n'y a pas de changement, si ce n'est que le droit du tarif de faveur est un tantinet moins élevé.

392. Ressorts, essieux, lisoirs, n.a.p., et ébauches d'essieux et leurs parties, en fer ou en acier pour voitures de chemin de fer, tramways ou autres véhicules, 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit différentiel est un peu moins élevé ; à part cela, l'article est le même.

M. FIELDING.

394. Tuyaux de fonte de toute espèce, par tonne, $6, $7, $8.

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur accuse une légère augmentation, le droit est porté de $5.33⅓ à $6.

399. Tubes en fer ou en acier forgés, unis ou galvanisés, filetés et assemblés ou non, de quatre pouces ou moins de diamètre, n.a.p., 20 p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

M. CLEMENTS : Cet article a été modifié, n'est-ce pas?

L'hon. M. FIELDING : Oui, en ce qui a trait au diamètre des tubes.

M. CLEMENTS : Ainsi qu'aux droits.

L'hon. M. FIELDING : Les tubes d'un plus grand diamètre sont classés dans une autre catégorie. De cette manière, ils sont assujétis à un droit différent.

M. CLEMENTS : C'est un changement de 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a des tubes plus grands frappés d'un droit plus élevé.

M. CLEMENTS : L'an dernier, j'ai protesté contre le droit imposé sur les tuyaux de fer ou d'acier. Si j'ai bien compris, ce droit s'applique aux tubes à joints et aux tubes aboutés, bien que les premiers ne se fabriquent pas au Canada. Je tiens ce renseignement des meilleures maisons de commerce de mon district. Ceci serait un grand inconvénient et je demande au ministre de réserver l'article.

L'hon. M. FIELDING : De quoi vous plaignez-vous en particulier ?

M. CLEMENTS : Il y a une grande différence entre les tuyaux qui s'emboîtent et ceux qui s'aboutent. Il n'y a pas, que je sache, de tuyaux à joints fabriqués au Canada. Les tuyaux qui s'aboutent se fabriquent au pays mais on ne peut s'en servir pour les puits pétrolifères ni les puits artésiens.

L'hon. M. FIELDING : Nous réservons l'article parce qu'il a trait aux drawbacks. Je crois que l'honorable député s'apercevra que nous avons prévu le cas.

Autres tuyaux ou tubes en fer ou en acier, unis ou galvanisés, rivés, ondulés ou autrement spécialement ouvrés y compris les tuyaux à embrèvement, n.a.p., 2 p. 100, 27½ p. 100, 30 p.100.

M. SPROULE : Si ces tuyaux étaient spiralés cela ferait-il une différence ?

L'hon. M. FIELDING : Les commis de la douane me disent que cet article s'appliquerait probablement à ces tuyaux. Les droits sont les mêmes.

Fil d'acier fondu au creuset, estimé à pas moins de six cents la livre, en franchise, 5 p. 100, 5 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Cet article entrait en franchise et la Grande-Bretagne

continuera à jouir de cette faveur, mais le tarif général impose un droit de 5 p. 100.

Ajustages en fer ou en acier, de toutes sortes, 20 p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

M. ELSON : Le ministre consent-il à réserver cet article? Les cultivateurs se servent de ces ajustages pour leurs clôtures en fil métallique. Ils entraient autrefois en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Je crois qu'après la modification que nous proposerons, l'honorable député ne trouvera plus à redire. Lorsque l'article a été rédigé, les fils métalliques étaient unis, mais on emploie maintenant des fils ondulés, comme s'ils n'avaient pas passé par une autre phase de façonnement. En admettant cette marchandise en franchise lorsqu'elle provient d'Angleterre et en la frappant d'un droit minime lorsque d'autres pays nous la fournissent, nous espérons que le commerce s'approvisionnera en Grande-Bretagne. De cette manière, le consommateur ne sera pas obéré.

M. WRIGHT (Muskoka) : D'où importe-t-on ce fil métallique?

L'hon. M. FIELDING : Il nous vient en grande partie des Etats-Unis ; mais il s'en fabrique aussi en Angleterre où nous pouvons nous le procurer sans difficulté.

M. HENDERSON : Est-ce que le coût du transport d'Angleterre au Canada ne détruit pas l'avantage qu'offre ce droit de 5 p. 100? Favorise-t-on réellement le fabricant anglais ?

L'hon. M. FIELDING : Nous croyons que cela vaut mieux que rien ; il y a plusieurs articles du budget que nous avons adoptés à titre d'essai.

M. BARR : N'est-ce pas imposer un fardeau aux cultivateurs? Le fil importé d'Angleterre doit coûter plus cher que le fil acheté aux Etats-Unis.

M. CROCKET : L'an dernier, quelles quantités de fil métallique a-t-on importées des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, respectivement.

L'hon. M. FIELDING : Près d'un million de dollars, en valeur, des Etats-Unis ; $76,000, de tous les autres pays. A l'heure qu'il est, les Etats-Unis sont nos fournisseurs, mais cet article peut se fabriquer en Angleterre et il s'y fabrique.

Ecrous, rondelles, rivets et boulons en fer ou en acier, filetés ou non, et ébauches d'écrous, de boulons et de pentures, et pentures en T de toutes sortes, n.a.p., par cent livres, 75 cents; et 10 p. 100, 20 p. 100, 25 p. 100.

M. W. WRIGHT : Pourquoi convertir un droit *ad valorem* en un droit spécifique ?

L'hon. M. FIELDING : C'était un droit mixte auparavant et on enlevait un tiers du droit total. Maintenant, nous n'appliquerons le tarif de faveur qu'au droit *ad valorem* sans toucher au droit spécifique. Le droit du tarif de faveur était de 16⅔ p. 100 *ad valorem* ; il sera désormais de 10 p. 100. Sous ce rapport, il y a diminution.

427. Ustensiles en agate, granit, fer ou acier émaillés, 22½ p. 100, 32½ p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il était difficile de distinguer les ustensiles creux des autres. Le nouvel article impose les mêmes droits sur tous ces ustensiles, creux ou plats. Ils sont fabriqués dans les mêmes établissements et par les mêmes procédés et ils doivent être frappés des mêmes droits.

438. Locomotives et fourgons moteurs pour chemins de fer et tramways, n.a.p., 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Je désire supprimer les lettres "n.a.p." et ajouter, après le mot "tramways," les mots "automobiles et véhicules moteurs, de toutes sortes". C'est un changement destiné à faciliter la classification. Les parties de ces machines seront classées selon la matière employée à leur fabrication. Le droit sur les automobiles mêmes n'est pas changé.

444. Socs et oreilles ou versoirs de charrues, sabots et autres pièces pour instruments aratoires, lorsqu'ils sont ébauchés et découpés de plaques d'acier laminées, mais non moulés, percés, polis ou autrement ouvrés, en franchise.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ces dégrèvements ?

L'hon. M. FIELDING : Nous diminuons les droits sur les instruments aratoires, et ces articles sont employés par les fabricants. Le droit que nous supprimons était de 5 p. 100.

M. SPROULE : L'un de nos collègues, qui a été obligé de s'absenter ce soir, m'a prié de dire qu'il aimerait que les articles ayant trait aux instruments aratoires fussent réservés.

L'hon. M. FIELDING : A la demande de l'honorable député, je réserverai n'importe quel article du tarif.

456. Moules à lingots; moules à verre en métal, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ces articles entraient en franchise ; maintenant, ils sont imposables. A l'heure qu'il est, on les fabrique au Canada.

459. Bols d'acier pour écrémeuses et écrémeuses, en franchise.

M. HENDERSON : Les articles qui entrent dans la fabrication des écrémeuses sont-ils toujours admis en franchise ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

462. Trucks pour scories de hauts fournaux d'une espèce non fabriquée en Canada, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Auparavant, il y avait un droit de 30 p. 100. Nous l'avons supprimé.

463. Machines de toutes sortes, et fer et acier à construction, lorsqu'ils sont importés en vertu des règlements adoptés par le ministre des Douanes, devant servir à la construction et à l'outillage des fabriques de sucre de betterave, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Cette faveur était accordée d'une année à l'autre ; nous avons supprimée cette restriction.

M. SPROULE : Ces articles sont définitivement inscrits sur la liste des marchandises admises en franchise ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

468. Machines d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada, spécialement adaptées au cardage, filage, tissage ou tricotage, lorsqu'elles sont importées par les manufacturiers pour cette fin, 10 p. 100, 10 p. 100, 10 p.

L'hon. M. FIELDING : Nous réservons cet article.

M. HENDERSON : Le ministre se propose-t-il de le modifier ?

L'hon. M. FIELDING : Nous en modifierons peut-être la rédaction. On a soulevé des objections contre cet article et nous le réservons.

467. Machines d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada pour la fabrication de ficelle, cordage ou toile ou pour la préparation de la fibre de lin, en franchise.

M. COCKSHUTT : Cet article s'applique-t-il aussi à la fabrication de la ficelle d'engerbage ?

L'hon. M. FIELDING : C'est mon avis.

485. Capsules en cuivre servant à la fabrication de batteries électriques, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Ces capsules étaient imposables. En tant qu'articles en cuivre, elles étaient frappées d'un droit de 30 p. 100. Désormais, elles entreront en franchise.

489. Creusets en platine, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Il y avait un droit de 20 p. 100 que nous avons aboli.

491. Coussinets d'acier servant à la fabrication des machines et des voitures, en franchise, 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Les deux tarifs imposaient un droit de 20 p. 100. Le droit du tarif général est maintenant de 10 p. 100. Ces articles entrent encore en franchise lorsqu'il y a lieu d'appliquer le tarif de faveur.

M. R. L. BORDEN : D'où les importe-on?

L'hon. M. PATERSON : D'Angleterre.

M. FIELDING.

492. Paille de fer, 5 p. 100, 7½ p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : C'est un droit nouveau. Autrefois, il y avait un droit de 30 p. 100 d'après le tarif général et de 20 p. 100 d'après le tarif de faveur.

495. Bouchons de liège de plus de ¾ de pouce de diamètre au gros bout, par livre, 4 cents, 5 cents, 5 cents.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons converti un droit *ad valorem* en un droit spécifique que nous croyons équivalent.

496. Bouchons de liège, de ¾ de pouce et moins de diamètre au gros bout, par livre, 6 cents, 8 cents, 8 cents.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons remplacé le droit *ad valorem* par un droit spécifique.

M. R. L. BORDEN : Dans quel but ?

L'hon. M. PATERSON : Nous ne pouvions pas connaître la valeur.

M. COCKSHUTT : Quel est le prix du liège brut, par livre ?

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais nous avons fait des calculs et ce droit est censé équivalent.

M. R. L. BORDEN : Quel était le droit auparavant ?

L'hon. M. FIELDING : 20 p. 100.

L'hon. M. PATERSON : Nous avons constaté qu'il était impossible d'appliquer le droit *ad valorem* d'une manière satisfaisante à cause de la diversité des qualités. Ces bouchons viennent en consignation. Nous avons multiplé les saisies sans pouvoir découvrir la vérité. Voilà pourquoi nous avons établi un droit spécifique.

M. R. L. BORDEN : Le tarif général imposait un droit de 20 p. 100 ?

L'hon. M. PATERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors, ces bouchons valent 25 cents la livre ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

498. Joncs, bambous et rotins, seulement fendus, n.a.p., 7½ p. 100, 10 p. 100, 10 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : C'est une diminution. Autrefois, les droits étaient de 15 et de 10 p. 100. Ils sont maintenant de 10 et de 7½ p. 100. Le droit différentiel était un peu plus bas.

506. Articles en bois, n.a.p., 17½ p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100

L'hon. M. FIELDING : Nous n'avons pas touché au tarif général ; nous avons légèrement augmenté le droit imposé par le tarif de faveur.

508. Moulures de bois, simples, dorées ou autrement ouvrées, 17½ p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

509. Fibre vulcanisée, "kartavert", fibre durcie et matière analogue, et articles faits de ces matières, n.a.p., 17½ p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

510. Barattes, balais et petits balais ou époussettes, planches à laver, pilons et rouleaux à pâte, 15 p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Dans ces articles, le droit imposé par le tarif de faveur a été légèrement augmenté. Il n'y a pas d'autre changement.

511. Cannes à pêche, cannes et bâtons de toutes sortes, n.a.p., 20 p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Je propose qu'on supprime les lettres "n.a.p.".

(La motion est adoptée.)

513. Manches ou poignées de parapluies, de parasols ou d'ombrelles, n.a.p., 15 p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

514. Bières et cercueils, et leurs parties métalliques, 17½ p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Dans ces articles, le droit du tarif de faveur est légèrement augmenté. Celui du tarif général est le même qu'auparavant.

515. Vitrines de toutes sortes et leurs parties métalliques, 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Dans ce cas-ci, le droit imposé par le tarif de faveur est un peu moindre; il n'y a pas d'autre changement.

517. Stores de fenêtres ou rideaux montés sur rouleaux, 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit du tarif de faveur est moindre ; celui du tarif général est le même.

518. Billards, avec ou sans blouses; jeux de bagatelles ou autres, queues, billes, râteliers et procédés, 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Auparavant, le tarif de faveur imposait un droit de 23½ p. 100, au lieu de 22½ p. 100.

(Il est fait rapport de certaines résolutions.)

A la demande de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à onze heures moins dix minutes du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 28 janvier 1907.

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

### DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LE TRANSCONTINENTAL.

L'hon. M. AYLESWORTH demande à déposer un projet de loi (n° 86) tendant à modifier la loi sur le chemin de fer national transcontinental.

Il se trouve que ce bill n'exprime pas, par son titre, quel est son objet. Aux termes de la loi de 1896, les ouvriers qui veulent se faire payer leurs gages par les entrepreneurs de travaux publics ont un moyen sommaire de le faire en s'adressant au ministère qui retient le montant sur le coût de l'entreprise. Le projet déposé a pour objet d'appliquer cette disposition de la loi aux adjudications de travaux sur le chemin de fer transcontinental.

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

### 2e LECTURE

Du projet de loi (n° 81) déposé par M. Calvert à l'effet d'ériger en corporation la compagnie d'assurance mutuelle contre le feu dite Central Canada Manufacturers.

### QUESTIONS.

#### LA DISTRIBUTION DES STATUTS REFONDUS DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY demande :

1. Pourquoi les bibliothèques et les collèges de l'île du Prince-Edouard ne figurent-ils pas sur la liste des établissements auxquels seront distribués les Statuts refondus du Canada, comme c'est le cas pour Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, le Manitoba et la Colombie-Anglaise ?

2. Le Gouvernement modifiera-t-il la liste de manière à mettre les diverses institutions de l'île du Prince-Edouard sur le même pied que celles des provinces susmentionnées ?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1. La liste de distribution gratuite des Statuts refondus du Canada a été calquée en grande partie sur celle qui fut préparée pour les mêmes fins en 1886 et sur laquelle figuraient les bibliothèques et les collèges dans certaines provinces, excepté toutefois l'île du Prince-Edouard.

2. La distribution des Statuts refondus dans l'île du Prince-Edouard comprendra les mêmes institutions que dans les autres provinces.

#### LES DROITS DE DOUANES SUR LES VOITURES DE FERME.

M. LEFURGEY demande :

1. Quel est le droit actuel imposé sur les voitures de ferme importées des Etats-Unis en Canada, et quel était le droit antérieurement imposé ?

2. Une surtaxe a-t-elle été perçue aux termes de la "dumping clause", sur ces articles, et dans l'affirmative, quel en est le chiffre ? Et si cette surtaxe a varié dans différentes sections du pays ou dans des cas différents, quel a été le chiffre de ces diverses surtaxes, et pourquoi ont-elles été appliquées ?

3. Quelles étaient les diverses maisons qui expédiaient ces articles en Canada, et quelle était la valeur des exportations de chacune de

ces maisons ? Et quelles étaient les localités en Canada où ces articles étaient primitivement expédiés et quelle était la valeur desdits articles?

L'hon. M. PATERSON :

1. Le tarif actuel sur les voitures de ferme importées des Etats-Unis au Canada est de 25 p. 100 *ad valorem*. L'ancien tarif était le même.

2. Le droit spécial, droit contre le dumping, a été imposé sur les mêmes voitures quand elles ont été expédiées au Canada à meilleur marché que le prix courant pour l'usage dans le pays d'exportation.

3. Il est impossible de donner dans le moment les détails sur la perception de ce droit spécial sur les véhicules en question. Il faudrait un temps considérable pour parcourir la liste des déclarations en douane. Le montant du droit spécial dépend naturellement de la concession que l'expéditeur a faite dans chaque cas pour l'exportation.

4. Ce n'est pas la coutume de donner les noms des personnes dont les marchandises ont été exportées et reçues à la douane.

LES QUAIS DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. PERLEY demande :

1. Combien de bateaux à vapeur se sont servis du quai de Hull (P.Q.), en 1906?
2. Quelles ont été les recettes en 1906 ?

L'hon. M. FISHER :

1. Les bateaux transportant des cargaisons ont amarré 83 fois et le " Victoria ", bateau à passagers y fait escale deux fois par jour depuis le 30 juillet jusqu'à la clôture de la navigation.

2. Aucun.

M. PERLEY demande :

1. Combien de quais ont été construits par le Gouvernement sur les lacs Nominingue, comté Labelle ?
2. Quel a été le coût de chacun?
3. Quels revenus ont été retirés de chacun d'eux en 1906?

L'hon. M. FISHER :

1. Cinq—2 sur le grand lac Nominingue, 2 sur le petit lac Nominingue et 1 sur le lac Bourget.

2. Le coût total des 5 quais est de $4,-154.42.

3. Aucun.

LA COMPAGNIE DES TERRES DE LA VALLEE DE LA SASKATCHEWAN.

M. LAKE demande :

1. Quand et par qui a été faite l'inscription de homestead pour le quart S.-E. de la section 16, township 28, rang 1, à l'ouest du 3e méridien ?
2. Les obligations concernant la résidence et la culture ont-elles été remplies ?
3. Un acte de concession définitive ou un titre ont-ils été émis pour ces terres ? Dans l'affirmative, à qui et pour quels motifs ?

M. LEFURGEY.

L'hon. M. OLIVER : Le quart sud-est de la section 16 du 2e township, dans le 1er rang à l'ouest du 3e méridien n'a jamais été inscrit comme homestead. Il est compris dans les terres que la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a choisies en 1903.

LES SAISIES DE FICELLE D'ENGERBAGE.

M. WILSON (Russell) demande :

1. Quelle quantité de ficelle d'engerbage a été saisie par l'inspecteur en 1906?
2. Pourquoi cette ficelle à lier a-t-elle été saisie dans chaque cas ?
3. Où cette ficelle avait-elle été fabriquée, et par qui ?
4. Quel montant d'amendes a été perçu dans chaque cas ?
5. Qu'est devenue la ficelle saisie dans chaque cas ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. 22,570 pelotons, dont 2,930 seulement sur ce nombre ont été retenus et frappés d'amende, les autres ont été remis après avoir été estampillés selon la loi.

2. La marque n'était pas ce qu'elle devait être.

3. Sunderland, Angleterre, par MM. Craven et les frères Speeding ; Newcastle-on-Tyne, Angleterre, par MM. R. Hood Haggie Sons (Ltd.) ; Leith, Ecosse, par la Edinburg Roperie & Sail-Cloth Company; Sunderland, Angleterre, par Craven et les frères Speeding (saisie chez E. Crouter, Gladstone, Ma.)

4. Craven et les frères Speeding ont été condamnés à $1,680 d'amende sur un nombre équivalant de pelotons ; R. Hood Haggie Sons (Ltd), ont payé $800 sur 800 pelotons ; The Edinburgh Roperie and Sail-Cloth Company a été condamnée à $400 sur 400 pelotons ; E. Crouter a payé $50 sur 50 pelotons ; l'amende imposée dans chaque cas, $1 par peloton est le minimum de la peine prévue par la loi.

5. La quantité qui a été condamnée a été revendue aux délinquants au prix nominal de 25 cents le peloton.

LE TRAITEMENT DES FONCTIONNAIRES DE L'ETAT A OTTAWA.

M. McLEAN demande :

Quel montant total de salaires ou gages a été payé au cours de l'exercice expiré le 30 juin dernier aux employés de l'administration de toutes classes à Ottawa (permanents et temporaires), y compris le personnel du chemin de fer transcontinental et le bureau des commissaires des chemins de fer ?

L'hon. M. FIELDING : Il faudra quelque temps avant de pouvoir préparer ce renseignement. Je serais heureux si l'honorable député voulait, dans quelques jours réitérer sa demande et nous tâcherons de lui donner une réponse.

L'EDIFICE PUBLIC A MAGOG.

M. WORTHINGTON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'ériger un édifice public à Magog, province de Québec?
2. Dans l'affirmative, à quoi servira cet édifice?
3. Quand la construction sera-t-elle commencée et quand sera-t-elle terminée ?
4. Quel est le coût estimatif ?
5. Des soumissions ont-elles été demandées ? Dans l'affirmative, quels sont les soumissionnaires et les montants stipulés dans chaque soumission ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.
2. Pour les fins du bureau de poste et du bureau de douane.
3. L'entreprise n'a pas encore été adjugée.
4. Le coût n'a pas encore été chiffré.
5. Répondu sous le n° 3.
6. Dès que les plans seront prêts ; par voie de publicité.
7. De MM. H. N. Rivard et A. Tourigny et de la municipalité de Magog. Le prix est $4,100.

LES IMPORTATIONS DE TABAC EN FEUILLE DES ETATS-UNIS.

M. CLEMENTS demande :

Quelle quantité de tabac brut en feuille importé des Etats-Unis, l'an dernier, a été manufacturé en tabac à chiquer, en cigares, cigarettes et autrement ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Pour l'exercice expiré le 30 juin 1906 ;

Dans les manufactures de tabac, 9,900,805 livres ; dans les manufactures de cigares, 3,728,815 livres.

LES INSCRIPTIONS DE HOMESTEADS.

M. LAKE demande :

En ce qui concerne les quarts S.-E., S.-O. et de la section 23, township 21, rang 8, à l'ouest du 2e méridien:

1. Quand et par qui ont été faites des inscriptions de homesteads pour ces terres ?
2. Les obligations relatives à la résidence et à la culture ont-elles été remplies ? Dans la négative, des délais ont-ils été accordés et pour quelles raisons ?
3. Des titres pour homesteads inscrits antérieurement ont-ils été émis en faveur de quelqu'une des personnes ayant des certificats d'inscriptions pour les terres susmentionnées? Dans l'affirmative, pour quelles terres, et à quelles dates ont été remplies les obligations relatives aux homesteads?

L'hon. M. OLIVER :

1 et 2. Le quart sud-est de la section 24 du township 21, dans le 8e rang à l'ouest du 2e méridien a été inscrit comme homestead le 8 septembre 1902 au nom de Philip Schramm dont l'inscription fut rayée sur une déclaration de délaissement datée du 6 avril 1903. Le 11 juillet, Ludwig Hollinger l'a fait inscrire à son nom et il y est encore. Le 18 juillet 1906, O. Nuterschutz demanda une inspection en vue de faire annuler l'inscription. L'inspecteur des homesteads visita la terre le 24 juillet et constata que les exigences de la loi étaient observées et le 8 septembre, le colon fit une déclaration alléguant qu'il avait occupé incessamment la terre depuis qu'il l'avait fait inscrire à son nom ; qu'il possédait une hutte en troncs d'arbres, une étable, deux greniers et 20 acres de terre clôturés en fil métallique, de la valeur totale de $400, à part 3 chevaux, 15 bestiaux, 5 pourceaux et 60 acres de terre en labour dont 48 en culture.

L'inspecteur des homesteads reçut ordre de cesser les procédures en annulation. M. Hollinger reçut avis qu'il pouvait demander à avoir sa patente et l'agent des terres fédérales a reçu instruction d'ordonner à l'inspecteur des homesteads d'avoir à agir en conséquence.

Le quart sud-est de la section 24, township 21, dans le 8ème rang à l'ouest du 2ème méridien a été inscrit comme homestead par Thomas E. Bradley, le 30 octobre 1902.

Le 29 janvier 1905 Jacob Ley demanda une inspection en vue de faire annuler l'inscription. Celle-ci fut maintenue jusqu'au 16 mars 1905. Une deuxième demande fut faite dans le mois d'octobre 1905 et le 25 du même mois, l'agent à Regina reçut instruction de faire préparer un rapport sur ce sujet par l'inspecteur des homesteads. Le rapport montre qu'il y avait sur la terre une maisonnette de la valeur de $50 et 8 arpents en labour. L'inspecteur recommande dans ce rapport d'avertir le colon d'avoir à se conformer aux exigences de la loi sous peine d'annulation. Le concessionnaire fut en conséquence mis en demeure de donner sous 30 jours de valables raisons pour sa négligence, ou bien ses droits seraient menacés. Il fit réponse qu'il allait faire ses semences, labourer plus de terre et construire immédiatement une étable. L'inscription fut maintenue jusqu'au 1er novembre 1906 et le colon fut de nouveau averti que s'il ne se conformait pas aux règlements, il se verrait priver de sa terre. Le 19 novembre, Valentine Underschultz envoya une déclaration sous serment dans laquelle il disant qu'ayant examiné le quart de section en question, il n'y avait trouvé aucun bâtiment, qu'il n'y avait pas plus de 5 arpents de terre en labour et qu'aucune semence n'avait été déposée pendant les deux dernières années. Le 26 novembre, John Bradley, père du concessionnaire, écrivit disant que son fils avait habité avec lui sur son homestead à deux milles plus loin et que l'inspecteur des homesteads à Brandon lui avait dit que cela suffisait pour les fins de la loi. Le 22 décembre 1906, avis fut donné au père que les

procédures en annulation avaient été abandonnées, mais que son fils devait se conformer fidèlement l'année d'ensuite au règlement concernant la mise en culture.

La section nord-ouest 24 dans le township 21, 8ème rang à l'ouest du 2ème méridien a été inscrite comme homestead le 22 juin 1898, par George Kirk. Il demanda ses titres le 15 mai 1905. Sa demande était dûment apostillée et les titres furent émis le 15 août 1905. C'est tout ce qui paraît dans le dossier.

LA COMPAGNIE D'IRRIGATION DE ROBBINS.

M. AMES demande :

1. M. John Stewart, commissaire d'irrigation à Calgary, a-t-il été chargé de faire un rapport sur la nature du sol et sur le volume d'eau utilisable dans la partie des terrains de la compagnie d'irrigation Robbins qui se trouve au nord de la branche sud de la rivière Saskatchewan ?

2. Dans l'affirmative, ce rapport se trouve-t-il parmi les archives du département ?

L'hon. M. OLIVER : Il n'a pas été demandé de rapport à M. Stewart sur la nature du sol dans cette partie des terres de la compagnie d'irrigation Robbins située au nord de la rivière Saskatchewan. Il a fait rapport sur la quantité d'eau disponible dans la rivière à la Scie.

LA SITUATION DE M. ROBERT BOSTON.

M. ELSON demande :

1. M. Robert Boston, ex-membre du Parlement, a-t-il été récemment nommé au poste d'inspecteur d'immigration?

2. Dans l'affirmative, qui occupait cet emploi avant sa nomination ?

3. Quelles sont les attributions de ce fonctionnaire et quel est son traitement?

L'hon. M. OLIVER :—

1. Oui.

2. Personne.

3. Pour provoquer la réexpédition des immigrants refusés qui pourraient se rencontrer dans Ontario. Il reçoit un traitement de $100 par mois.

LE SERVICE DE LA POSTE ENTRE COLDWATER ET LOVERING.

M. BENNETT demande :

1. Qui a l'entreprise du transport du courrier entre Coldwater et Lovering?

2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service ?

3. Quels sont les noms des soumissionnaires?

4. Quel prix était payé pour ce service antérieurement à l'entreprise en question?

5. Quel était l'entrepreneur à l'époque, et des soumissions avaient-elles été demandées pour ce service ?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. W. H. Lovering.

2, 4 et 5. En 1897, l'adjudication par voie de publicité et de concurrence fut faite au plus bas soumissionnaire, M. W. H. Lovering, à $130 par année. A l'expiration du bail en 1901, l'adjudication fut renouvelée en faveur de la même personne aux mêmes conditions pour l'espace de 4 ans, jusqu'au 31 mars 1905. De nouveau le contrat fut renouvelé pour un autre terme de 4 ans à raison de $156 par année.

3. Les soumissionnaires furent dans l'origine MM. J. C. Spence, $148 ; H. W. Lovering, $130 ; L. Leatherall, $156 et S. D. Elpett, $140.

LES FORCES HYDRAULIQUES SUR LA RESERVE INDIENNE DE NIPISSING.

M. BENNETT demande :

1. Des demandes ont-elles été faites pour obtenir concession de la chute d'eau ou partie de la chute sur la rivière Esturgeon à ou près la réserve indienne de Nipissing?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des postulants ?

3. A-t-on aliéné cette chute d'eau? Dans l'affirmative, à quelles conditions ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Non.

2. Non.

LES JUGES DANS LES BUREAUX DE DIRECTION DES COMPAGNIES PAR ACTIONS.

M. BOYER demande :

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que des juges en fonction occupent encore des charges dans des bureaux de direction de compagnies à fonds social, et autres institutions financières ?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement pourrait-il donner les noms de ces juges et quelle attitude il entend prendre vis-à-vis d'eux?

L'hon. M. AYLESWORTH : Le Gouvernement n'a aucun renseignement qui lui permette de répondre à cette question.

LE SERVICE DE LA POSTE A VICTORIA-HARBOUR.

M. BENNETT demande :

1. Qui a l'entreprise du transport du courrier entre Victoria-Harbour et la gare du chemin de fer ?

2. Quel montant est payé pour ce service ?

3. Des soumissions ont-elles été demandées ? Dans l'affirmative, quel nombre a été reçu ?

4. Si plus d'une soumission a été reçue, quels sont les noms des soumissionnaires et les prix stipulés dans chaque soumission ?

L'hon. M. LEMIEUX répond :

1. Mark Vasey.

2, 3 et 4. L'adjudication fut faite par voie de publicité et concurrence en 1897 au plus bas soumissionnaire, Mark Vasey, au prix de 10 cents par voyage, soit $125.20 par année. L'entreprise fut renouvelée à la même personne aux mêmes conditions pour une durée expirée le 31 décembre 1904, alors qu'elle fut renouvelée pour une autre durée de quatre ans, à partir du 1er janvier 1905, pour le prix de $128.80 par année en faveur du même adjudicataire.

LES HONORAIRES PAYES A M. MACILREITH.

M. CROCKET demande :

Quel montant a été payé par le gouvernement fédéral à M. R. T. MacIlreith, avocat, de Halifax, pour services professionnels, chacune des années financières expirées respectivements les 30 juin 1902, 1903, 1904, 1905 et 1906 ?

L'hon. M. AYLESWORTH : La réponse entraînerait la production de documents dans plusieurs ministères, et comme l'honorable député a une motion sur le feuilleton pour le dépôt du dossier, je lui demanderai de réserver cette demande-ci jusqu'à ce qu'il propose sa motion, alors que la réponse sera donnée en même temps que le dossier sera déposé.

DEMISSION DU JUGE HENDERSON EN COLOMBIE-ANGLAISE.

M. R. L. BORDEN demande :

1. M. Alexander Henderson, actuellement ou dernièrement juge de tribunal de comté en Colombie-Anglaise, a-t-il donné sa démission comme juge ?
2. A quelle date le Gouvernement a-t-il reçu avis de sa démission ?
3. A-t-elle été communiquée par lettre ou télégramme ?
4. A quelle date le démission a-t-elle été acceptée?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1. Oui.
2. Avis de sa démission a été reçu au département de la Justice, jeudi, 17 janvier 1907.
3. Par lettre.
4. La démission a été acceptée comme datant du 17 janvier 1907, par décret du conseil rendu subséquemment, comme on le constatera lorsque les documents seront déposés.

CONCESSIONS FORESTIERES DE LA COMPAGNIE DITE "BRITISH COLUMBIA MILLS TIMBER AND TRADING COMPANY."

M. SPROULE (par M. R. L. Borden) demande :

1. Les concessions forestières B. et L et 176, dans les townships 1 et 7, dans la municipalité de Surrey (C.-A.), sont-elles détenues par la "British Columbia Mills Timber and Trading Company, Limited," de Vancouver et de New-Westminster ?
2. Dans le négative, qui les a ?
3. A quelle date la concession a-t-elle été accordée et pour quelle durée?
4. Quelle est la superficie comprise dans cette concession?
5. Quelles étaient les conditions du premier bail ou des premiers baux de concession?
6. Si le premier bail ou les premiers baux sont expirés, à quelles conditions leur renouvellement a-t-il été accordé?
7. Tout le bois marchand a-t-il été abattu ? Dans le négative, quelle proportion est encore sur pied ?
8. Des colons sont-il établis sur ces terres
9. Des demandes ont-elles été faites au Gouvernement de la part des colons établis sur ces terres pour résilier le bail là où le bois est censé abattu ? Dans l'affirmative, quel a été le résultat de ces demandes ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Oui.
2. Voir la réponse à la première question.
3. Concession forestière B, 15 novembre 1886, pour quatre ans. Concession forestière L, 13 juin 1887, pour quatre ans. Concession forestière 176, 1er juin 1898, pour un an.

| | Superficie primitive. | Superficie actuelle. |
|---|---|---|
| Concession B. . . . | 4,000 acres. | 2,700 acres. |
| Concession L. . . . | 640 " | 480 " |
| Concession 176. . . | 480 " | 320 " |

5. Concessions forestières B et L. Le texte des patentes sera déposé si la Chambre l'ordonne.
6. Le bail a été renouvelé d'année en année par patente annuelle en conformité du règlement relatif aux concessions forestières.
7. Un rapport récent reçu du garde forestier constate qu'il y a 30,000,000 de pieds de bois (mesure de planche) sur l'étendue de terrain en question.
8. D'après un rapport récent de l'inspecteur, il y a huit personnes d'établies dans ces concessions. D'autres terrains compris dans ces concessions ont été vendus ou ont fait l'objet d'inscriptions ; mais le département ignore si les propriétaires y sont actuellement établis.
9. Dans tous les cas où il était établi par le rapport de l'agent des terrains forestiers que les terrains pour lesquels on désirait s'inscrire avaient été dépouillés de tout bois, il a été décrété que ces terrains ne feraient plus partie des concessions forestières.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie du rapport de M. C. W. Spears, agent général de colonisation au sujet de la visite et du recensement particuliers des colonies des doukhobors pendant les années 1905 et 1906, et des instructions qui ont donné lieu à ce rapport; aussi, copie du rapport des inspecteurs chargés de ce travail (non compris les bulletins de recensement) et de toute correspondance se rapportant au sujet ci-dessus ou en découlant.—M. Ames.

Etat donnant, en ce qui concerne l'inspection spéciale entreprise en avril dernier de tous les homesteads non patentés inscrits avant le 1er septembre 1905 dans les districts de colonisation d'Alameda, Battleford et Yorkton, mentionnée dans la première partie, page 4, du rapport du département de l'Intérieur pour 1905-1906: a) le rapport de l'inspecteur des agences des terres fédérales ; b) les instructions données aux

divers agents des terres et aux inspecteurs de homesteads; c) copie de toute correspondance entre le département de l'Intérieur et les susdites agences au sujet de la nécessité ou de l'opportunité de cette inspection, de la manière de la faire et des mesures à prendre par suite des faits mis au jour par cette inspection.—M. Ames.

Etat indiquant: 1) tous les navires construits et enregistrés au Canada, et les navires vendus en d'autres pays, depuis 1874 jusqu'à 1906, ainsi que le nombre et le tonnage de ceux qui ont été construits et enregistrés en Canada et la valeur de ceux vendus à l'étranger ; 2) la nationalité des navires qui transportent les produits du Canada, par périodes de cinq ans, ainsi que la proportion pour cent de navires de chaque nationalité, et le tonnage total des navires faisant ce transport, depuis 1869 jusqu'à 1903 inclusivement, et jusqu'à la fin de 1906, chaque année séparément ; 3) tous les marchés actuellement en vigueur entre le gouvernement canadien et les compagnies ou propriétaires de bateaux à vapeur, le montant des subventions payées, les dates, et la durée des marchés, les détails des services rendus en considération de ces subventions, et si ces navires sont sujets, comme partie du marché, à être utilisés par le gouvernement canadien en temps de guerre ; 4) tous les crédits affectés ou devant être affectés à la défense navale ; 5) aussi, état indiquant quelles enquêtes, sous forme de commissions, comités spéciaux, etc., ont été institués par le gouvernement du Canada dans le but de s'assurer de la condition de la marine marchande du Canada, et recommandant des moyens pour son amélioration.—M. Macdonell.

Copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de la Grande-Bretagne au sujet d'une réserve navale canadienne.—M. Macdonell.

Copie de tous marchés passés entre la compagnie du fusil Ross et le Gouvernement ou le département de la Milice pour la fourniture de fusils, de munitions et autres articles, et de tous décrets du conseil, correspondance, rapports, documents et papiers concernant lesdits marchés et leur objet, les opérations de la compagnie et ses négociations avec le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements, y compris le département des Douanes.—M. Worthington.

Copie de tous décrets du conseil, règles ou règlements règlant le fonctionnement et l'administration du bureau d'Imprimerie nationale. —M. Verville.

Copie de tous décrets du conseil, lettres, papiers, correspondance et documents concernant la démission de M. Alexandre Henderson en qualité de juge de tribunal de comté en Colombie-Anglaise, ou s'y rapportant.—M. R. L. Borden.

## DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE A LA REPRESENTATION DES PROVINCES MARITIMES.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) propose :

Qu'une humble adresse soit présentée à Sa Majesté le roi Edouard VII, demandant qu'il lui plaise de faire soumettre une mesure au parlement impériel pour amender l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de telle sorte que les Provinces maritimes du Canada, comprenant le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard, n'aient jamais un nombre de représentants dans la Chambre des communes moindre que le nombre assigné à chacune d'elles lors de son entrée dans la confédération.

La fin de la proposition que je dépose sur le bureau n'est plus de porter la main pour un motif quelconque sur l'acte de l'Amérique britannique du Nord ; au contraire, j'ai le plus grand respect pour ce document et pour la mémoire de ses auteurs. Mais j'imagine que, comme nombre d'autres documents émanant de l'homme, il n'est pas parfait. En effet, il n'est pas de groupe d'hommes qui puisse d'un trait de plume rédiger une constitution pour un pays quelconque et qui lui convienne à perpétuité. L'acte de l'Amérique britannique du Nord devra donc, à mon avis, être modifié de temps à autre en vue de l'adopter aux nouvelles conditions et aux nouveaux besoins du peuple canadien. Toutefois il ne faudrait pas le modifier pour des raisons futiles, pas plus qu'il ne faudrait le modifier souvent, même pour des raisons graves. Mais puisque nous allons le modifier dans le cours de la présente session en vue d'augmenter les subsides que nous avons payés jusqu'ici aux provinces, le moment me paraît opportun de soulever la question de la représentation des provinces les moins populeuses du Dominion, si jamais nous devons le faire. Or, monsieur l'Orateur, cette résolution, si elle est prise par la Chambre opérera, je le reconnais bien, un changement dans la lettre de la constitution, mais je prétends qu'elle n'en modifiera aucunement l'esprit. Au contraire, je soutiens qu'elle ne fera que mettre en pratique les vues des pères de la confédération ; mettre en pratique les idées qui ont rendu possible la confédération, et en l'absence desquelles le Dominion, malgré ses ressources immenses et variées, malgré l'intelligence et les capacités de ses habitants, n'atteindrait jamais au degré d'éminence, de stabilité et de pouvoir auquel il peut aspirer ; je veux dire ces idées de sympathique considération pour les minorités quelque peu nombreuses qu'elles puissent être. J'ai dit que cette résolution, si elle était prise, ne changerait rien à l'esprit de la Constitution mais, au contraire, donnerait effet aux vues de ses fondateurs. Cette opinion sera partagée par nombre de personnes, j'en suis sûr, et, notamment, par la plupart de ceux qui ont étudié l'histoire de la confédération. Il ne sera peut-être pas hors de propos que je soumette certaines preuves documentaires à l'appui de cette assertion.

En 1864, les délégués de six provinces, Terre-Neuve, Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard se réunirent pour mettre à l'étude un projet de confédération. Une des questions les plus importantes discutées lors de cette conférence, ce fut, on le con-

çoit, celle de la représentation. On accepta bien, d'une manière générale, le grand principe de la représentation selon le nombre des habitants ; mais on affirma lors de ce congrès, et du reste tous ceux présents étaient d'avis que ce principe ne devrait pas être appliqué d'une manière absolue et abstraction faite des conditions locales. En conséquence, il fut inscrit dans la Constitution une règle que l'on jugeait suffisante pour garantir aux provinces les moins populeuses le nombre voulu de représentants. On proposa la résolution n° 21, qui fut subséquemment incorporée à l'acte, comme paragraphe 4 de l'article 51. Les hommes d'Etat occupés à rédiger dans le temps la Constitution du pays, ne prévoyaient pas, ne pouvaient prévoir, les changements qui sont survenus depuis ; ils ne prévoyaient pas, et ne pouvaient pas prévoir, que la province de Québec serait en mesure de faire vivre une aussi nombreuse population. Au moment où ils inscrivaient cette disposition dans la Constitution du pays, ils la jugeaient suffisante ; mais par suite de ces changements qu'ils n'étaient pas en mesure de prévoir, il se trouve qu'elle ne répond plus à la fin pour laquelle on l'avait conçue. Je soutiens donc qu'en opérant la modification que je propose, nous ne ferions que nous conformer aux vues des auteurs de notre Constitution, et certes nous ne pourrions agir plus sagement que de nous conformer aux vues de ces hommes d'Etat. Voici quel était le texte de cette résolution n° 21 :

Le nombre des membres représentant une partie quelconque du pays ne sera pas diminué, à moins que sa population n'ait diminué relativement à celle de l'ensemble de l'Union d'au moins 5 pour 100.

Or, si je ne me trompe, les hommes politiques présents à cette conférence étaient d'avis qu'une telle disposition assurerait irrévocablement aux provinces les moins populeuses au moins le nombre de représentants qui leur avait été assuré lorsqu'elles s'adjoignirent à la confédération. L'île du Prince-Edouard demandait six représentants et prétendait que ce nombre n'était assurément pas trop élevé pour donner à la province une représentation suffisante dans une Chambre de 200 députés. Sa population n'était pas assez nombreuse dans le temps pour qu'elle pût réclamer ce nombre ; aussi se retirera-t-elle de la conférence, ou du moins ne voulût pas accepter les conditions qui avaient été posées. Sir Alexander Galt désirait ardemment que l'on accordât à l'île du Prince-Edouard des conditions assez favorables pour l'engager à fournir une union avec les autres provinces, et il soumit la proposition suivante :

Que l'unité de représentation soit réduite et que le nombre des députés pour le Haut-Canada soit de 99, pour le Bas-Canada 74, pour la Nouvelle-Ecosse de 21, pour le Nouveau Brunswick de 17, pour Terre-Neuve de 8 et pour l'Ile du Prince-Edouard de 6.

Voici en quels termes il s'exprima au sujet de cette résolution :

Nous avons supposé que la population du Bas-Canada étant assez stable de sa nature, fournirait la meilleure base de calcul. Mais étant donné l'accroissement rapide du Haut-Canada, nous pensons que les Provinces maritimes devraient conserver le même nombre de représentants, même si leur population n'augmente pas dans la même proportion. Ainsi donc ces provinces continueraient d'avoir le même nombre de représentants qu'actuellement.

C'est-à-dire le nombre de représentants qui leur fut assigné au début.

A moins,—ce qui est très improbable—que le chiffre de la population ne diminue de 5 pour 100 ou plus.

Or, ce qu'il pensait être une éventualité très improbable nous paraît être aujourd'hui une éventualité très probable. Cependant, à ce qu'on me dit, cet article de la Constitution aurait été suffisant pour garantir la représentation du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse si l'on interprétait le mot " Canada " comme s'appliquant aux quatre provinces primitives, sens que lui donnaient probablement les membres de la conférence, et que continuent de lui donner quelques avocats éminents de notre pays. Mais les tribunaux ont rendu une décision contraire. Les membres de la conférence jugèrent que sir Alexander Galt avait fixé un nombre trop élevé de représentants, et sa proposition ne fut pas adoptée. George Brown, qui était le grand apôtre du principe de la représentation suivant le nombre des habitants, proposa la résolution suivante :

Que le Haut-Canada ait 82 représentants, le Bas-Canada 65, la Nouvelle-Ecosse 19, le Nouveau Brunswick 15, Terre-Neuve 7, et l'île du Prince-Edouard 5.

Voici en quels termes il fit valoir sa proposition :

Comme résultat pratique, bien que la population du Bas-Canada ne doive certainement pas diminuer et bien que la population des provinces maritimes puisse augmenter, le nombre de leurs représentants ne saurait diminuer; dès lors nous avons l'assurance que la Chambre ne comprendra pas un trop grand nombre de représentants.

On ne saurait établir d'une manière plus concluante que les auteurs du pacte fédéral désiraient que le nombre des représentants assignés à chacune des provinces au début ne fût jamais réduit. Ils étaient persuadés, je n'en doute pas, que l'article qu'ils inscrivaient dans la Constitution suffirait à assurer ce résultat. On a prétendu que la confédération étant le résultat d'un pacte conclu entre les provinces, nous ne pouvions pas le modifier à cet égard, si ce n'est du consentement de toutes les provinces. Or, j'oserai affirmer que si les représentants de toutes les provinces en cette Chambre agréeaient cette proposition, et si au-

cune des législatures provinciales ne protestait, ce serait tout comme si nous avions obtenu le consentement de ces provinces. Lorsque la Colombie-Anglaise s'adjoignit à la confédération, on lui accorda un plus grand nombre de députés que celui auquel lui donnait droit le chiffre de sa population, et il fut entendu qu'elle continuerait d'avoir le même nombre de représentants indépendamment du chiffre de sa population. Aucune des provinces ne fut invitée à ratifier cette convention. En 1892, lorsque cette question fut soulevée devant la Chambre, à l'occasion du remaniement des circonscriptions électorales, quelques députés posèrent la question, demandèrent si la législature de la Colombie-Anglaise et le Parlement du Canada pouvaient légitimement conclure une telle convention. Sir John Thompson, alors ministre de la Justice, défendit énergiquement la cause de la Colombie-Anglaise, et prétendit qu'une telle convention était parfaitement légitime et devrait être respectée. Le premier ministre actuel (sir Wilfrid Laurier) se prononça de même très fortement sur la question, et si je m'en souviens bien, à peu près dans ce sens: Je regretterais, dit-il, qu'aucune des provinces eût en cette Chambre un nombre de représentants moindre que celui auquel elle avait toujours pensé avoir droit ; et si les textes de lois à cet égard laissent à désirer, c'est à nous de les modifier. Or si la question est envisagée dans cet esprit, nous sommes sûrs que la députation fera droit à notre demande. Je prétends, et je pense avoir prouvé, que les auteurs de la Constitution étaient fermement d'avis que la représentation des provinces les moins populeuses ne devrait jamais être réduite. Cette convention était contenue implicitement dans le marché qui fut conclu alors, et cette convention doit être respectée. Le cas de l'île du Prince-Edouard se présente sous un jour encore plus favorable que celui des autres Provinces maritimes. Lors de la conférence de Québec, comme je l'ai déclaré précédemment, elle demanda six représentants, vu qu'il fallait au moins ce nombre pour répondre aux besoins de la province, et les délégués refusèrent d'accepter la confédération à d'autres conditions. Lorsqu'ils retournèrent dans l'île, leur conduite fut approuvée par la presse, la population et la législature. La confédération fut établi trois ans plus tard, en 1867, et l'île du Prince-Edouard fît partie de l'Union ; et en 1869, ou à peu près, lord Granville, alors secrétaire d'Etat des colonies, écrivit au gouverneur général d'alors, déclarant que puisque la Colombie-Anglaise et le Manitoba s'étaient adjoints à l'Union, et vu que le nombre total des députés dépassait alors 200, le Dominion devrait accorder des conditions plus libérales à l'île du Prince-Edouard. Or, si cet argument avait quelque valeur, si l'on trouvait judicieux d'accorder des conditions plus libérales à l'île du Prince-Edouard par ce que la députation au parlement fédéral dépassait 200, à plus forte raison cet argument a-t-il son application aujourd'hui et aura-t-il encore plus de portée dans les années à venir, lorsque la députation au parlement fédéral dépassera peut-être le chiffre de 300. Si c'était peu que six représentants à cette époque, dans une Chambre de 200 membres, ce sera encore beaucoup moins qu'une représentation comprenant un ou deux députés dans une Chambre de 300 membres ou plus. Les négociations n'aboutirent pas dans cette circonstance.

Puis, en 1873, le comte de Kimberley écrivit au Gouverneur général d'alors à peu près dans le même sens que précédemment, et le Gouverneur général, dans une lettre au lieutenant-gouverneur Robinson, de l'île du Prince-Edouard, lui proposa d'envoyer une députation à Ottawa discuter les conditions de l'union avec un sous-comité du conseil privé qui serait nommé à cet effet. En conséquence, MM. Laird et Haythorne vinrent de l'île du Prince-Edouard, et discutèrent la question avec un sous-comité composé de sir John Macdonald, sir Charles Tupper, sir Hector Langevin, sir Leonard Tilley, et l'honorable M. Joseph Howe. On attachait tant d'importance à cette question de la représentation que de nombreux télégrammes furent échangés entre le lieutenant-gouverneur et ses délégués ici et les membres du gouvernement provincial. Je ne saurais mieux faire peut-être que de lire ces télégrammes. Le 26 février M. Haythorne télégraphiait en ces termes au lieutenant-gouverneur de l'île du Prince-Edouard :

On va probablement consentir à nous accorder six représentants.

La question était alors débattue. Le 6 mars, M. Haythorne télégraphiait en ces termes :

Très probable que nous aurons six représants.

Voici un télégramme du lieutenant-gouverneur, de la même date :

Nous espérons qu'on nous accordera six représentants.

Plus tard, le même jour, M. Haythorne télégraphiait à son collègue dans le ministère, M. Erward Palmer :

On nous a accordé six représentants.

Donc, six ans après que la question eût été soulevée et trois ans après que la confédération eût été fondée, on se rendit à la demande de l'île du Prince-Edouard, on lui accorda six représentants bien que le chiffre de sa population ne lui donnât droit qu'à cinq. Cette concession n'était-elle faite que pour un petit nombre d'années ? Comment supposer que les députés de l'île du Prince-Edouard chargés de négocier les conditions de l'union, comment supposer que les membres du conseil privé qui débattaient la

M. J. J. HUGHES.

question avec eux et y attachaient une telle importance qu'avant d'accorder ce que la province demandait ils la laissèrent pendant trois ans en dehors de la confédération, comment supposer, dis-je, que, de part et d'autre, on se figurait que cette convention ne durerait que quelques années ? Je n'ignore pas malheureusement que, d'après l'interprétation stricte de la loi, nous n'avons pas droit à ces six représentants à perpétuité. C'est ce qu'ont décidé les tribunaux du pays. Mais c'est évidemment qu'il y a eu négligence dans la rédaction. Les députés de l'île du Prince-Edouard, chargés de conduire ces négociations étaient bien convaincus qu'on leur faisait cette concession à perpétuité, et je suis bien persuadé que les membres du ministère chargés de conduire les négociations de la part du gouvernement canadien en étaient également convaincuus ; autrement, ils auraient trompé les députés de l'île du Prince-Edouard.

Or, monsieur l'Orateur, il ne serait pas à l'honneur de ces hommes d'Etat de supposer qu'ils désiraient induire les délégués en erreur, sur une question tellement importante, ou que même ils auraient laissé ces députés tomber dans un piège. Il n'y a qu'une conclusion à tirer, c'est que, dans l'esprit des deux parties contractantes l'île du Prince-Edouard obtenait cette concession à perpétuité. J'en appelle à la Chambre ; il serait sage et prudent, il serait juste, équitable et raisonnable que le parlement canadien remplît cet engagement. On entend dire parfois, et peut-être avec raison, que le gouvernement et le peuple des Etats-Unis, dans ses relations avec nous, se montre parfois avide, ambitieux et égoïste ; qu'il est difficile de s'entendre avec eux parce qu'ils réclament tout ce que leur accorde la lettre de la loi. J'espère que les provinces les plus populeuses du Canada ne tiendront pas une conduite semblable à l'égard des provinces les moins populeuses, dans une circonstance comme celle-ci. Ce serait le fait d'une habile politique, d'une politique à vues larges que de se rendre au désir des provinces les moins populeuses et c'est d'autant plus vrai qu'on ne saurait prévoir aucune combinaison de circonstances par suite desquelles les provinces les plus populeuses ou leurs habitants pourraient être exposés à souffrir d'un tel acte de générosité. Ne voit-on pas tous les jours, les négociants, dans leurs relations d'affaires, manifester ce même esprit de générosité et se laisser guider dans la pratique par une interprétation large plutôt que par le sens strict des conventions conclues entre eux ?

S'il en était autrement, il surgirait des différends et des litiges sans nombre. Sera-t-il donc dit que les grandes provinces du Dominion feront preuve de moins de loyauté et de bonne foi envers leurs provinces sœurs plus jeunes et que dans leurs relations avec ces dernières elles seront moins disposées à les traiter avec cette libéralité et cette largeur de vues dont on s'inspire dans le monde commercial, au Canada ? Je le sais, le texte même de la loi nous est défavorable. S'il n'en était pas ainsi, nous n'aurions pas été en lieu de proposer aujourd'hui la résolution à l'étude et de présenter ces revendications à la Chambre. Mais je le répète, l'esprit, la pensée qui a inspiré les auteurs de la Constitution ne nous est point hostile, et, la Chambre ferait acte de sagesse et de prudence, elle ferait un geste viril en s'inspirant elle-même de cet esprit et en réalisant la pensée des auteurs de la Constitution. J'abandonne en toute confiance la question aux médiateurs de la Chambre. Si j'ai omis quelques points, d'autres orateurs auront soin, sans doute, de les développer et de les mettre en plein relief. Nous nous reposons pleinement sur la justice de notre cause et sur la légitimité de nos revendications. J'en ai la confiance, le Parlement saura leur faire l'accueil favorable qu'elles méritent.

M. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : J'ai prêté une oreille fort attentive aux observations que vient de nous présenter le député de King (M. J. J. Hughes). La session dernière, cette question a été mûrement étudiée et débattue ici même, mais je regrette de le dire, cette étude, cette discussion n'ont pas abouti au succès. Il est vrai, personne ici n'a alors osé prendre la parole pour combattre la motion présentée à cette époque par mon honorable collègue ; mais pas un seul ministre n'a voulu dire un mot à l'appui de cette proposition; le Gouvernement s'est renfermé dans le mutisme le plus absolu. Les membres du cabinet ont eu bien soin de ne pas se prononcer contre cette motion ; mais ils n'ont pas dit un mot de nature à donner à mon honorable collègue l'espoir que la prière formulée dans sa motion serait exaucée. Puisque l'honorable député a de nouveau saisi la Chambre de la question, il s'est sans doute donné la peine de consulter le Gouvernement dont il est l'un des partisans ; il a dû, je l'espère, obtenir son consentement, et s'assurer de son appui et recevoir quelque encouragement qui l'aura engagé à ramener la question devant la Chambre. S'il en est ainsi, il aura rendu un service signalé à sa province et aux Provinces maritimes en général; mais s'il en va autrement et que le Gouvernement refuse de faire droit aux légitimes revendications de l'île du Prince-Edouard et des Provinces maritimes lorsqu'il s'agit d'un simple acte de justice, il est inutile de faire perdre à la Chambre un temps précieux et force nous sera d'ajourner encore une fois la réalisation de nos espoirs.

La plupart de mes collègues connaissent, sans doute, familièrement le texte des clauses et conditions figurant dans la loi sur l'Amérique britannique du Nord ainsi que celui des conditions sous lesquelles plus tard, l'île du Prince-Edouard et les autres provinces furent admises au sein de la confédération canadienne. Lorque les autres provinces donnèrent leur adhésion au régime fédéral, l'île du Prince-Edouard récla-

ma énergiquement le droit d'être représentée par six deputés au sein de cette Chambre et on accéda à ses vœux. Pareille garantie fut accordée à la Colombie-Anglaise, lorsqu'elle souscrivit au pacte fédératif ; seulement, il est établi une distinction consignée dans le texte de la loi organique de l'île du Prince-Edouard qui décrète que : " le remaniement de la représentation s'effectuera, après le recensement décennal " ; tandis que la loi organique de la Colombie-Anglaise décrète : " que le chiffre de la représentation sera augmenté, après le recensement décennal ". C'est l'emploi du mot " augmenté " au lieu du mot " remanié " qui a créé tous les embarras de la situation de l'île du Prince-Edouard. Eût-on employé le mot " augmenté " au lieu du mot " remanié ", dans le texte de la loi organique de l'île du Prince-Edouard, nous ne serions pas obligés aujourd'hui de faire valoir ici nos justes revendications en faveur de notre province. La question de la représentation joua un rôle fort important à l'époque de l'établissement de la confédération, et la question des communications entre l'île et le continent occupa aussi une large place dans les débats qui surgirent à cette occasion. Aux yeux de notre province, à cette époque, ces questions avaient une suprême importance, et elles n'ont rien perdu de cette suprême importance, à l'heure actuelle. A l'instar de Terre-Neuve, nous disions à cette époque : " Nous ne sommes pas reliés au Canada par aucune communication naturelle ; nos intérêts ne sont pas absolument identiques ! "

Les autres provinces nous donnèrent alors les garanties que nous réclamions : on devait faire disparaître la barrière se dressant contre la confédération, en matière de communications avec le continent ; on devait assurer ces communications entre l'île et les autres parties du pays ; on nous assura que l'île serait reliée au réseau des chemins de fer du Canada, et sur la foi de ces garanties et de la certitude que notre île serait représentée par six députés au sein de ce Parlement, nous consentîmes à entrer dans le concert des provinces confédérées, nous donnâmes notre adhésion au pacte fédératif.

Eh bien ! monsieur l'Orateur, si le gouvernement du Canada eût loyalement exécuté ce pacte intervenu avec l'île du Prince-Edouard, nous ne serions pas forcés aujourd'hui d'élever la voix dans cette enceinte législative pour demander le relèvement du chiffre de notre représentation ; car, en pareille éventualité, le développement de notre population eût été suffisant pour nous donner droit à six députés ou même plus. Si la population de l'île du Prince-Edouard a décliné, la faute en retombe sur le gouvernement canadien. Qu'on le remarque bien, je n'impute pas le blâme au gouvernement actuel ; car, je n'ai pas mission ici de censurer un parti politique plutôt que l'autre ; mais j'affirme que si on avait loyalement adhéré à la convention relative aux communications d'hiver, la population de l'île se serait accrue et nous aurions au moins six députés à ce Parlement. Qu'on ne l'oublie point, avant notre admission au sein de la confédération, notre population s'était développée par grandes enjambées. Que lit-on dans un des articles mêmes de l'acte d'union ? Je cite :

Que la population de l'île du Prince-Edouard s'étant accrue de 15,000 âmes ou au-delà, depuis l'année 1861, l'île devrait être représentée dans la Chambre des communes par six députés.

Ainsi, au cours de la période décennale qui a précédé notre admission au sein de la confédération, notre population s'était accrue de 15,000 âmes ; et nous comptions que ce développement prendrait une allure bien plus rapide dès que la province serait devenue partie intégrante de ce grand Dominion. Or, qu'est-il arrivé. Cette riante perspective s'est-elle réalisée ? Non ; au lieu de s'accroître, notre population accuse une diminution. Si l'on tient compte de l'accroissement naturel dont nous devrions bénéficier, notre population d'après le dernier recensement décennal, accuse une diminution d'environ 14,000 âmes. Ainsi, bien qu'au cours de la période décennale qui a précédé l'admission de l'île du Prince-Edouard dans le l'union canadienne, notre population se soit gonflée de 15,000 âmes, il est constaté qu'au cours de la dernière période décennale, nous avons perdu 14,000 âmes. Le langage que je tiens ici aujourd'hui au gouvernement actuel, chacun de ses prédécesseurs l'a entendu, depuis l'inauguration du régime de la confédération. Je me fais ici l'interprète des intérêts de ma province, me dépouillant de tout esprit de parti, et j'affirme qu'il ne s'est pas écoulé une seule année depuis l'époque de l'incorporation de l'île au Dominion, sans qu'on ait violé les stipulations du pacte d'union. Les stipulations de ce pacte nous garantissaient un service quotidien de communications avec le continent, durant tout le cours de l'année ; or, ces conditions n'ont jamais été remplies. Pourtant, notre demande n'a rien que de légitime. Terre-Neuve se gardera bien d'unir ses destinées à celles du Dominion. Voici quelques données statistiques à l'égard de Terre-Neuve. En 1871, vers l'époque de l'union de l'île du Prince-Edouard avec le Dominion, la population de Terre-Neuve était de 146,536 âmes.

Quel est, aujourd'hui, le chiffre de sa popopulation? Terre-Neuve compte aujourd'hui 220,000 âmes, soit une augmentation de 50 p. 100, depuis l'époque de l'union de notre île avec le Canada. C'est à peu près le taux de l'accroissement de la population du Canada, et cela à l'aide d'une légion d'agents d'immigration répandus dans tous les pays du monde, et grâce aux millions de dollars consacrés à cette œuvre de l'immigration.

M. MARTIN.

Cette pauvre colonie de Terre-Neuve a vu sa population se gonfler à une allure aussi rapide que celle du Canada.

Ce n'est pas sans étonnement que, l'autre soir, j'ai entendu le ministre de la Marine vanter en plein parlement le progrès réalisé par l'industrie de la pêche au Canada. Les produits de cette industrie, nous a-t-il dit, atteignent une valeur de $29,000,000 et nos exportations de poisson, au cours du dernier exercice, ont réalisé $16,000,000. Examinons maintenant la statistique de Terre-Neuve; ce pays, avec une population de 220,000 habitants a exporté au cours de la même année, $10,000,000 valant de poisson ; et cependant, le ministre de la Marine croit que le Canada, avec sa population de 6,000,000 d'habitants, a fait bonne figure, établit un record remarquable, en exportant pour $16,000,000 de poisson.

Pour revenir à l'île du Prince-Edouard, je pose la question : pourquoi la population de cette province ne s'est-elle pas accrue à une allure aussi rapide que celle de Terre-Neuve? Avant notre annexion au Canada, notre population augmentait plus rapidement qu'aujourd'hui ; et j'en suis convaincu, si nous étions demeurés en dehors de la confédération à l'instar de Terre-Neuve, le chiffre de notre population, aujourd'hui, serait de 150,000 âmes. Au demeurant, il n'y a rien à gagner en prolongeant ce débat ; je pourrais bien pérorer encore une ou deux heures durant, mais s'il fallait en juger d'après l'attitude prise par les ministres l'année dernière, leur âme serait absolument endurcie. J'espère qu'ils reviendront à de meilleurs sentiments. Qu'on apporte une légère modification au texte des conditions de l'union avec l'île du Prince-Edouard ; qu'on substitue le mot " augmenté " au mot " remanié ", et cela suffira; l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) ne se verra plus dans la nécessité de rouvrir si souvent ce débat et de ramener la question devant la Chambre. J'en suis convaincu, nul député n'oserait affirmer que nos revendications soient illégitimes et qu'une province à laquelle on avait attribué six représentants dans cette Chambre, doive continuer comme cela s'est fait au cours des trente-six années écoulées, à perdre un de ses députés, périodiquement. Quelle est, aujourd'hui, l'unité de représentation ? Elle est de 25,000 âmes, basée qu'elle est sur la population de Québec, avec une représentation de 65 députés.

Qu'avez-vous fait pour tenir vos engagements solennels envers l'île du Prince-Edouard, à cet égard? Vous avez agrandi le territoire de la province pivotale, et vous affirmez que vous allez reculer encore davantage ses frontières. Je demande à mes collègues : est-ce bien juste envers les petites provinces dont les frontières sont fixes et dont le territoire ne saurait s'agrandir ? Au train dont vont les choses, dans quelques années, l'unité de population de 25,000 âmes qu'elle est, sera portée à 40,000. Quand cette époque sera arrivée, combien la province de l'île du Prince-Edouard comptera-t-elle de députés dans cette Chambre ? A l'inauguration de la confédération, est-il venu à la pensée des auteurs de ce régime qu'on reculerait ainsi les frontières de Québec et d'Ontario ? On a agrandi leur territoire et comment ? En y enclavant notre héritage national, en y annexant les territoires achetés de la compagnie de la baie d'Hudson.

Voyons ce qui s'est passé à cet égard aux Etats-Unis. Après que l'union primitive des treize états se fût effectuée, a-t-on songé à agrandir le territoire de l'état de New-York ? A-t-on songé à reculer les frontières du Rhode-Island ? Non, monsieur l'Orateur ; mais voilà ce que les législateurs américains ont dit : Ne touchons pas aux frontières de ces états ; mais quand l'Ouest se sera peuplé, nous érigerons cette partie du pays en états autonomes. Or, que faisons-nous, au Canada ? Le voici : ces territoires achetés et payés à beaux deniers comptants, par les populations des Provinces maritimes de concert avec celles des autres provinces, nous les morcelons, nous en annexons une partie à Québec et une autre partie à Ontario ; nous en enclavons une autre dans les provinces de l'Ouest ; puis, lorsque les Provinces maritimes élèvent-ici la voix pour protester contre ce partage, et se plaindre de la perte de leurs représentants, nous nous écrions : Nous n'y pouvons rien ! L'acte constitutionnel, la loi de confédération, nous dit-on, est chose sacrée. Ce pacte est-il chose sacrée, seulement lorsqu'il se présente ici quelque question intéressant les provinces de l'Ouest, et cesse-t-il de revêtir ce caractère sacré, quand il s'agit des intérêts des Provinces maritimes ? La loi fondamentale n'est-elle pas chose sacrée et ne faut-il pas également la respecter quand l'île du Prince-Edouard adjure le Parlement de ne pas déroger aux stipulations du contrat d'union. Alors, nous pourrions donc fouler aux pieds et déchirer l'acte de l'Amérique britannique du Nord ?

Mais quand l'île du Prince-Edouard sollicite quelque légère faveur ou demande qu'on respecte ses droits, oh ! alors, la loi constitutionnelle est chose sacrée, il n'y faut pas toucher. Comme cette question reviendra plus tard sur le tapis, je n'en dirai pas davantage. Je me borne à faire une simple observation : quand on recule les frontières de la province de Québec, qui est le pivot sur lequel tourne la représentation, on anéantit du coup, on déchire la Constitution. Quand on soulève quelque objection contre l'agrandissement du territoire de la province de Québec, on s'écrie : Mais ce territoire que nous enclavons dans la province de Québec n'est pas encore peuplé ; c'est à peine s'il s'y rencontre quelques groupes de population, ça et là. Sans doute, cela est peut-être vrai, dans le moment ; mais dans vingt ou trente ans, quel sera le chiffre de cette population ? Cette partie de la province, dites-vous, n'est pas encore colonisée ;

mais vous n'avez pas le droit d'en conclure qu'elle ne le sera jamais. Il y a un point qui demeure incontestable : c'est que, si Québec doit demeurer la province pivotale, il faut laisser intactes les frontières qu'elle avait, à l'époque de l'union.

M. MACLEAN (York-sud) : L'honorable député a-t-il cherché à constater quelle serait l'unité de population, sur les bases qu'il indique ?

M. MARTIN (Queen) (I.P.-E.) : Il serait fort difficile de tomber d'accord sur une base bien précise ; car cette base serait nécessairement subordonnée au chiffre de la population se déversant dans cette province et dans le territoire qu'on y a annexé.

Par un décret du conseil, en date du 8 juillet 1896, on a reculé les frontières de Québec, en y annexant une étendue de territoire de 118,450 milles carrés. Je n'en dirai pas davantage, pour le moment ; bien que je n'hésiterais nullement à donner de nouveaux développements à ma thèse, si j'espérais atteindre l'objectif que nous visons. Mais comme d'autres orateurs, sans doute, désirent prendre part au débat, je leur laisse le champ libre.

M. DANIEL : Aux yeux d'un certain nombre de députés, la question soulevée par l'auteur de cette résolution paraît peut-être de nature tout à fait académique ; mais veuillez bien m'en croire, monsieur l'Orateur, elle devient de plus en plus brûlante et acquiert, tous les jours, une nouvelle importance, parmi les populations des Provinces maritimes ; et à moins qu'on ne remédie au grief, de la façon suggérée par le texte de la proposition en discussion, cette question créera, au sein de ces populations, une union plus intime et plus puissante que n'ont réussi à le faire les agitations du passé.

Je le répète, à moins qu'on ne donne à ce problème la solution suggérée dans la résolution à l'étude, les populations des Provinces maritimes fusionneront leurs forces et se grouperont en un seul parti, bien décidées qu'elles sont à faire respecter leurs droits et la situation qu'on leur a faite, à l'époque de leur admission au sein de la confédération. Quelle était la situation des Provinces maritimes, quand on les invita à unir leurs destinées à celles des provinces sœurs ? A cette époque, les Provinces maritimes étaient presque des inconnues pour Ontario et Québec, et elles n'avaient guère noué de relations commerciales avec ces dernières.

Sauf leurs rapports mutuels, les Provinces maritimes ne commerçaient guère qu'avec les états de la Nouvelle-Angleterre. Il n'existait aucune communication par voie ferrée entre les Provinces maritimes et le Haut et le Bas Canada, tandis qu'il en existait avec les Etats-Unis ; et les eaux du littoral de l'Atlantique étaient sillonnées en tous sens par des navires à voiles faisant le commerce entre la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et les états de la Nouvelle-Angleterre. Nos Provinces maritimes jouissaient alors d'une parfaite autonomie. Chaque province administrait ses propres affaires. Chaque province édictait elle-même sa propre loi fiscale et possédait la maîtrise absolue de son commerce, intérieur et extérieur. Elle appliquait son propre tarif aux pays étrangers, et même aux diverses provinces du Canada. Quand on les invita à renoncer à cette autonomie si complète, n'est-il pas légitime de supposer qu'elles étudieraient avec soin les conditions qu'on leur faisait, avant de se décider à renoncer à cette complète autonomie dont elles jouissaient pour l'administration de leurs propres affaires, et avant de s'en remettre à une majorité qui leur était à peu près inconnue. Elles étudièrent donc attentivement les conditions du contrat, la situation qu'on voulait leur créer, et les négociations entamées dans ce but se prolongèrent plusieurs mois. Entre autres conditions qu'on leur faisait, on leur accordait un certain nombre de sénateurs et de représentants à la Chambre des communes pour chaque province.

L'hon. M. FOSTER : S'agit-il de sénateurs résidant dans les provinces ?

M. DANIEL : Oui. En relisant les documents antérieurs à l'établissement de la confédération, j'ai remarqué que, dans toutes les ébauches du bill jusqu'à la rédaction définitive, le terme employé relativement à la condition de résidence exigée d'un sénateur est celui de "résidence ininterrompue" dans la province qu'il a mission de représenter ici. Voilà qui met bien en relief la pensée des auteurs de la confédération sur l'obligation imposée à tout sénateur d'établir domicile permanent dans la province qu'il a mission de représenter. Certains orateurs qui m'ont précédé ont fait allusion au remaniement qui doit avoir lieu après chaque recensement décennal et à la décision de la cour suprême à cet égard.

La décision rendue par ce tribunal, il faut bien en convenir, va à l'encontre des revendications des provinces. Mais qu'on relise avec un esprit exempt de préjugés le compte rendu des négociations et des débats intervenus à cet égard, au cours des conférences de Charlottetown, de Québec et de Londres, et force sera de conclure que le texte de l'acte de confédération désigne quatre provinces, dans la pensée de ses auteurs, cela ne signifie nullement sept ou dix provinces. M. Galt présente les observations que voici :

> Mais eu égard au rapide accroissement de la population du Haut-Canada, nous sommes d'avis que la représentation des provinces inférieures ne doit pas être réduite, si la population ne se développe pas à une allure aussi rapide.

On trouve donc clairement exprimée ici l'opinion que le Haut-Canada verrait sa po-

pulation se gonfler bien plus rapidement que celle des provinces inférieures. Ainsi, la chose est évidente, les auteurs de la confédération ont voulu légiférer dans le sens que j'ai dit, et cela est encore évident à nos yeux, à l'heure actuelle :

Par conséquent, les provinces inférieures auraient la même représentation qu'elles ont actuellement, sauf dans l'éventualité fort peu probable où dans une province quelconque, le chiffre de la population accuserait une diminution de cinq pour cent ou davantage—cela s'entend d'une diminution, relativement à la confédération dans son ensemble.

Que faut-il entendre par "la confédération dans son ensemble" au sens de la loi constitutionnelle ?

Relisons l'article 3 de cette loi :

Les provinces du Canada et la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick formeront et seront un état (dominion) sous le nom de Canada.

Comment, à cette époque, les contemporains auraient-ils interprété une disposition de cette nature ? Auraient-ils pu lui donner une autre interprétation que celle découlant du texte même : savoir, que le Dominion du Canada se composerait du Haut et du Bas-Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ? C'est là, sans doute, l'interprétation qu'ils donnèrent au texte et toute autre interprétation me paraît inadmissible. Ecoutons maintenant l'honorable George Brown et voici ce qu'il pense à cet égard :

Voici quel sera le résultat pratique; tandis que la représentation du Bas-Canada ne sera certainement jamais inférieure à ce chiffre, et que la population des Provinces maritimes pourra s'accroître, le chiffre de leur représentation ne saurait décroître.

Et il ajoute que la raison d'être de cet état de choses, se trouve dans la restriction stipulée dans le pacte et à laquelle a fait allusion l'auteur de la proposition.

Le député d'York-sud (M. W. F. Maclean) a demandé au député de Queen (île du P.-E.) (M. A. Martin), quelle serait l'unité de la population pour chaque comté. Je dois faire une observation ici : c'est que l'unité de population ne subit aucune atteinte, mais l'atteinte porte sur la clause restrictive qui, à notre avis, doit régir le recensement de la population du Canada, en la restreignant aux quatre provinces, sans l'étendre à la population du Canada, tel qu'il est constitué et organisé aujourd'hui. En effet, comme le fait observer le député de King (I.P.-E.) (M. J. J. Hughes), si on ne tenait compte que de la population de ces quatre provinces, ni le Nouveau-Brunswick ni la Nouvelle-Ecosse n'auraient perdu, chacune, un député, après le dernier recensement décennal. A nos yeux, c'est donc là une question de haute importance.

On a fait allusion à un autre fait qui s'est déroulé ici en 1898. En règle générale, il importe assez peu qu'on recule les frontières d'une province. Mais une de ces provinces a été désignée et choisie comme la province pivotale ou servant de base au calcul du chiffre de la représentation des autres provinces du Canada. Il ne faudrait donc pas entreprendre de reculer les frontières de cette province, sans avoir bien mûrement étudié la question. J'ai pris la peine de feuilleter le compte rendu des débats qui se sont déroulés ici, à l'époque où l'on a reculé les frontières de Québec. Le ministre de l'Intérieur du jour, le député de Brandon (M. Sifton) présenta le projet de loi. Notons ici que lorsque la Chambre fut saisie de cette mesure, il n'y avait sur le bureau ni exemplaire anglais ni exemplaire français du bill ; on l'a présenté en blanc. Et le ministre du jour (M. Sifton) se contenta de dire :

Ce bill tend à ratifier la frontière au nord et au nord-est de la province de Québec, délimitée dans une convention intervenue entre le gouvernement de la province de Québec et le gouvernement du Dominion, et ratifiée par un décret de l'exécutif fédéral, en date du 8 juillet 1896. Le projet de loi n'a pas encore été rédigé et je prie la Chambre de me permettre de la présenter en blanc.

Plus tard le bill fut présenté en deuxième délibération, renvoyé au comité général et adopté sans aucun débat. Voilà ce qui s'est passé ici à l'égard d'un projet de loi intéressant la représentation des différentes provinces du Canada, dans son ensemble. Or, j'ai sous les yeux une carte indiquant les frontières de la province de Québec, à l'époque de la confédération et ses frontières actuelles. La frontière nord, à cette époque s'étendait du sommet du plateau d'épanchement séparant les eaux qui se jettent dans le Saint-Laurent de celles qui coulent vers le nord. Le territoire annexé à la province de Québec, si je ne me trompe, a une étendue de 818,500 milles carrés, soit un territoire égal en superficie au territoire de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et du Manitoba, collectivement. Nous ne prétendons pas que cette annexion de territoire à la province de Québec ait eu pour effet de modifier, d'une façon sensible ou appréciable, l'unité de population ; mais, à notre avis, elle doit déjà intéresser et aura, certainement, pour conséquence, à l'avenir, de modifier la représentation. Déjà nous avons appris la nouvelle de précieuses découvertes de riches minéraux dans le territoire même annexé à la province de Québec.

Tous mes collègues ont sans doute appris par la voie des journaux les riches découvertes faites au sud du lac Abbitibi et dans la région voisine. Nous tenons d'autres sources que cette contrée est en état de nourrir une forte population, à l'avenir. C'est donc là une question qui doit nous intéresser à l'avenir plus encore qu'elle ne l'a fait par le passé, et il importe d'en tenir compte. Rappelons encore à la Chambre

un autre fait : c'est que, l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1891 autorise le Parlement à reculer les frontières des différentes provinces, de temps à autre. Or, que décrète-t-il à cet égard ? Le Parlement peut :

Prendre des mesures voulues touchant l'effet et les conséquences de tel agrandissement, ou diminution ou modification de territoire relativement à toute province qui y est intéressée.

Monsieur l'Orateur, on n'a jamais pris pareilles mesures, et c'est là, à mon avis, une fort grave omission. Je prétends qu'il faut réparer cet oubli. Il est juste et convenable qu'on adopte ces mesures, surtout en ce qui concerne les droits des petites provinces auxquelles a porté atteinte le bill des frontières adopté en 1898. Nous avons le droit de formuler pareille demande : bien plus, nous avons le droit d'exiger la chose ; car, nous sommes en situation de déclarer devant ce Parlement qu'il n'a pas le droit de reculer les frontières de la province de Québec ni celles de toute autre province, sans prendre les mesures voulues concernant l'effet et les conséquences de ces modifications de frontières relativement à toute autre province à laquelle elles portent atteinte. C'est cet aspect de la question que je tiens à signaler à la Chambre. A l'époque où le Parlement fut saisi de ce bill des frontières, la Chambre n'a peut-être pas bien saisi toutes les conséquences découlant de la modification des frontières de la province servant de pivot et de base à la représentation de tout le Dominion. Je livre ces observations aux méditations de la Chambre, surtout à celles de mes collègues qui représentent ici les provinces de Québec, d'Ontario et les provinces de l'Ouest. Jusqu'ici on ne leur a pas encore exposé les faits, de façon à les convaincre que nous avons réellement le droit d'exiger tout ce qui fait l'objet de cette motion. J'abandonne ces réflexions aux méditations de la Chambre, dans la conviction qu'elle les étudiera attentivement et accédera à la prière contenue dans la résolution.

L'hon. M. AYLESWORTH : Si la proposition à l'étude n'intéressait que la province de l'île du Prince-Edouard, j'hésiterais fort à la discuter, et cela parce qu'il y a trois ans la question de la représentation de cette province a été portée devant la cour suprême du Canada. J'eus alors l'honneur d'occuper pour cette province devant ce tribunal, et un an plus tard, celui de plaider devant le comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre, m'efforçant de faire valoir les revendications de l'île du Prince-Edouard et sa prétention de conserver le même nombre de représentants qu'elle comptait dans cette Chambre, avant le dernier bill relatif au remaniement des collèges électoraux du pays.

Mais comme cette question intéresse non seulement l'île du Prince-Edouard, mais encore la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, provinces avec lesquelles je n'ai pas noué de relations comme celles que je viens de mentionner, je puis bien, en toute liberté, exprimer ici mes vues et mon opinion sur cette question, vues que je me suis formées par l'étude des statuts, au cours des recherches auxquelles j'ai dû nécessairement me livrer, dans les circonstances que je viens de relater.

L'arrangement primitif de confédération intervenue entre les Provinces maritimes et les deux Canadas était littéralement un traité entre deux états autonomes. Les premières négociations relatives à cette confédération furent entamées au moyen de représentations que le gouverneur de la Nouvelle-Ecosse adressa au gouverneur de l'île du Prince-Edouard, puis aux autres provinces, et ces négociations aboutirent à la convocation de la conférence de Québec. Le résultat de cette conférence, en ce qui concerne la question de représentation, est consigné dans la 17e résolution, qui dispose :

La base de la représentation dans la Chambre des communes sera la population dont le chiffre sera établi par le recensement officiel pour chaque période décennale, et le nombre des députés, au commencement, devrait être...

—de tant répartis comme suit. Or, cette résolution, la conférence de Québec ne l'adopta pas sans débat. Il est un fait qui se dégage clairement de ce débat, ainsi que l'a fait observer l'auteur de cette motion (M. J. J. Hughes) : c'est que les représentants de l'île du Prince-Edouard refusèrent d'adhérer au système de la représentation basée sur la population, système en faveur duquel les représentants de la province du Haut-Canada, au moins, s'étaient carrément prononcés dès le début. Cette résolution ayant provoqué un débat, M. Palmer, de l'île du Prince-Edouard, dit :

Pourquoi renoncer à tant d'avantages certains, puisque nous aurons à peine voix au chapitre ?

M. WHELAN : Nos concitoyens ne consentiraient pas à renoncer aux avantages dont ils jouissent aujourd'hui, en retour d'une représentation de cinq députés. On nous dira peut-être que la confédération pourrait marcher parfaitement sans l'île du Prince-Edouard et qu'éventuellement force nous sera de demander notre admission. Cela vaudrait encore mieux que d'entrer, de notre plein gré, dans la confédération, avec pareille représentation.

M. le colonel GREY : La stipulation relative à une représentation de cinq députés est inacceptable. L'île du Prince-Edouard est partagée, longitudinalement, en trois comtés. Nous ne saurions répartir trois comtés entre cinq députés. En outre, l'île en divisions électorales, aboutirait au fractionnement des capitales.

M. COLES : M. Galt a proposé d'attribuer six députés à l'île du Prince-Edouard. Je donne mon adhésion à cette proposition plutôt qu'à la motion de M. Brown, car cela nous permet d'attribuer à chacun de nos comtés deux députés.

M. POPE : Les conditions géographiques de l'île du Prince-Edouard sont de telle nature que, je l'espère, la conférence nous attribuera un nombre de députés que nous puissions répartir entre nos trois comtés. La nature, de concert avec le système de colonisation de l'île, primitivement, a créé trois comtés, et s'il fallait répartir cinq députés entre trois comtés, cela donnerait lieu à force embarras. Je ne saurais réclamer la chose, de plein droit, mais plutôt à titre de compromis ou de tempérament, sans quoi il nous serait impossible de faire adopter cette mesure par la population de l'île du Prince-Edouard.

M. HAVILAND : L'île du Prince-Edouard préférerait demeurer en dehors de la confédération, plutôt que d'adhérer à cette proposition. Nous n'aurions pas de situation, et avec une représentation de cinq députés sur 194, c'est à peine si nous aurions voix au chapitre.

Ainsi, l'attitude prise par les représentants de l'île du Prince-Edouard, à la conférence de Québec, ne saurait prêter au doute ni à l'équivoque. Non seulement ils définirent cette attitude, dans la circonstance en question, en 1864, dans le sens d'une hostilité irréductible envers la proposition tendant à appliquer à l'île du Prince-Edouard le système de la représentation basée sur la population, mais ils traduisirent d'une façon tangible leurs vues à cet égard, en refusant d'adhérer aux résolutions relatives à la confédération, quand ces résolutions furent adoptées dans la teneur consignée aux procès verbaux et que la conférence déclara que la base de la représentation dans la Chambre des communes serait la population. En conséquence, bien que l'île du Prince-Edouard eût fermement adhéré à cette détermination, plus tard, lorsqu'elle négocia les conditions de son admission au sein de la confédération, elle stipula bien clairement le nombre de représentants qu'elle aurait dans la Chambre des communes.

Il ne peut pas y avoir de doute sur ce point. Mais avant de discuter la prétention de l'île du Prince-Edouard permettez-moi de faire observer que la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ne peuvent avoir aucune raison de s'associer à la protestation de leur province sœur, puisqu'ils ont souscrit au principe de la représentation basée sur la population et qu'ils sont entrés dans l'Union en acceptant ce principe comme base de leur représentation dans la Chambre des communes.

Ces provinces ont dû subir les mêmes inconvénients que l'île du Prince-Edouard. La Nouvelle-Ecosse avait dix-neuf représentants en 1867; ce nombre fut porté à vingt et un en 1872 et 1882 ; en 1892, sa représentation fut réduite à vingt pour être réduite encore à dix-huit, par le dernier acte de remaniement. Le Nouveau-Brunswick est entré dans la confédération avec quinze députés, en 1867 ; en 1872 le nombre en fut porté à seize, chiffre qu'il conserva en 1882, mais qui fut abaissé à quatorze en 1892, et à treize en 1903.

Ces deux provinces ont donc partagé le sort de l'île du Prince-Edouard et leur représentation dans cette Chambre a diminué conformément à la convention conclue entre elles et les deux Canadas lorsqu'elles décidèrent volontairement d'entrer dans la confédération il y a quatorze ans.

Je dis donc qu'à l'heure présente le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, du moins, n'ont pas raison de se plaindre, puisqu'on ne fait que leur appliquer les stipulations du contrat qu'elles ont signé, indépendamment des mouvements de la population qui peuvent augmenter ou diminuer leur représentation dans cette Chambre.

Quant à l'île du Prince-Edouard, les délégués, en 1864, ont clairement défini leur attitude, et j'ai expliqué que cette attitude a eu pour conséquence, en 1867, le refus de cette colonie d'entrer dans la confédération. Deux ans plus tard, lord Granville écrivit la lettre dont a parlé l'honorable député qui a provoqué cette discussion (M. J. J. Hughes) Le 4 septembre 1869, il écrit à sir John Young, alors Gouverneur général du Canada au sujet de l'admission de l'île du Prince-Edouard, et dit :

J'espère qu'en réglant les conditions proposées comme base de cet arrangement, le gouvernement du Canada fera preuve de libéralité et de justice à l'égard de l'île et que le gouvernement de l'île accueillera favorablement ces propositions quand elles lui seront faites.

Des négociations furent entamées, et dans l'hiver de 1873, des délégués vinrent à Ottawa ; on a déjà cité les télégrammes qui furent échangés et dans lesquels ces délégués de l'île du Prince-Edouard, annonçaient à leur gouvernement que six représentants seraient concédés à la province. La question qui se pose est celle-ci : Quelle était l'entente de cette concession ? Il s'agit évidemment ici, d'un contrat, d'un marché, d'un pacte entre l'île, d'un côté, et la confédération canadienne, de l'autre. Il y eut des pourparlers entre les représentants des deux parties et la question est de savoir quel marché a été conclu. Pour jeter quelque lumière sur les intentions des parties contractantes, à l'époque des négociations, il importe de se mettre, autant que possible, dans la position, non seulement des représentants de l'île, mais aussi des représentants du Canada.

En 1870, moins de trois ans plus tôt, la province du Manitoba avait été créée par le Parlement et la question de le représentation de cette province avait été réglée, de la manière suivante par la loi 33 Victoria, chapitre 3, article 4 :

Cette province sera, en premier lieu, représentée dans la Chambre des communes du Canada par quatre membres, et à cet effet elle sera, par proclamation du Gouverneur général, partagée en quatre districts électoraux, chacun desquels sera représenté par un membre ; mais après la confection du recensement en l'année 1881 et de chaque recensement décennal subséquent, la représentation de cette province sera répartie de nouveau, d'accord avec

les dispositions de la cinquante-unième section de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867.

Ainsi, les négociateurs de 1873 avaient sous les yeux le texte même de la loi par laquelle le Parlement, moins de trois ans auparavant, avait décrété que la représentation du Manitoba dans la Chambre des communes serait d'abord de quatre députés et qu'elle serait par la suite remaniée conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867.

Il y a plus ; les négociateurs de 1873 avaient encore autre chose sous les yeux. En 1871, moins d'un an après la création de la province du Manitoba, la Colombie-Anglaise avait aussi été admise dans la confédération et cette fois encore il s'était agi de conclure un arrangement entre la nouvelle province et le Canada, pour déterminer les conditions de la représentation de cette province dans la Chambre des communes. La loi définit ces conditions dans les termes suivants :

La Colombie-Anglaise aura droit d'être représentée au Sénat par trois membres, et par six membres à la Chambre des communes, le chiffre de la représentation devant être augmenté aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867.

Quand nous voyons ceux qui représentaient la province de la Colombie-Anglaise dans les négociations de 1871, ayant sous les yeux le texte même de l'acte du Manitoba, voté quelques mois plus tôt, lequel acte déclare que la représentation du Manitoba sera, au début, de quatre représentants, sauf à être remaniée par la suite, conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui décrètent la représentation d'après la population, quand nous voyons, dis-je, ces représentants réclamer et obtenir que la représentation de cette province soit de six membres et susceptible d'être augmentée, nous avons la preuve la plus claire possible que la Colombie-Anglaise a obtenu des conditions plus favorables que celles qui avaient été faites au Manitoba, quelques mois plus tôt. Mais si nous examinons maintenant les conditions auxquelles s'est faite l'entrée dans la confédération de l'île du Prince-Edouard nous constatons une différence très marquée. La Colombie-Anglaise fut admise en 1871, et deux ans plus tard, les délégués de l'île du Prince-Edouard étaient en négociations avec les représentants du Canada pour régler les conditions de l'entrée de cette colonie.

A cette époque sa population était de 94,021 ; l'unité de représentation fixée par le recensement de 1871 était de 18,331 ; une population de 94,000, donnait à l'île une représentation de quatre députés—un excédent de population de 2,300 lui aurait donné droit à cinq. Ainsi, l'île du Prince-Edouard entrait dans la confédération sous les mêmes conditions, pour ainsi dire, que celles



qui avaient été offertes à ses délégués, à la conférence de Québec, dix ans plus tôt. Ces délégués, avec le concours de toute la province, avaient formellement déclaré en 1864: Nous ne voulons pas entrer dans la confédération avec cinq représentants ; notre situation et notre position géographique exigent que nous ayons six représentants. En 1864, ils ne purent pas obtenir ces six représentants. En 1873, leur population leur donne encore droit à cinq représentants, ils reviennent à Ottawa et reprennent les négociations. Les télégrammes échangés démontrent que tout repose sur la question de savoir si on accordera ou n'accordera pas six représentants. Le 26 février 1873, M. Haythorne dit : "Probablement six représentants". Dix jours plus tard, le 6 mars, il télégraphie : "Nous aurons très probablement six représentants, et finalement, le 8 mars, il envoie ce télégramme : "Six représentants concédés". La question était : en aurons-nous cinq, nombre auquel nous donne droit notre population, ou en aurons-nous six ? Ce dernier nombre fut concédé et quand il s'est agi de mettre ces conditions par écrit, l'arrangement fut rédigé dans les termes suivants :

La population de l'Ile du Prince-Edouard ayant augmenté de 15,000 et plus, depuis l'année 1861, l'île sera représentée dans la Chambre des communes du Canada, par six députés ; la représentation devra être remaniée de temps à autre, conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Et plus loin :

Les dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, sauf dans ses parties qui, explicitement ou par légitime interprétation, seront censées ne s'appliquer qu'à une province et non à toutes les provinces formant la confédération, et sauf des modifications que les présentes résolutions pourraient apporter à ces dispositions, s'appliqueront à l'île du Prince-Edouard de la même manière et dans la même mesure qu'elles s'appliquent aux autres provinces de la confédération du Canada, et comme si la colonie de l'île du Prince-Edouard avait été une des provinces originairement unies par ledit acte.

Les deux chambres de la législature de l'île du Prince-Edouard et les deux Chambres du Parlement du Canada votèrent une adresse à Sa Majesté, en termes identiques; ces résolutions constituent les termes de l'union et sont insérées dans le décret impérial qui unit les provinces comme étant les conditions auxquelles l'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération.

Le contraste entre le texte que je viens de lire rélatif à l'île du Prince-Edouard et celui qui concerne la Colombie-Anglaise adopté deux ans auparavant, joint à cette autre circonstance qu'à cette date l'île du Prince-Edouard, de par sa population, n'avait pas strictement droit à six représentants, mais à cinq seulement, me prouve d'une manière concluante, que le sujet des négociations, la chose que les négociateurs avaient

dans l'esprit, était la population de l'île à ce moment là, la représentation de l'île, à cette date, et le nombre de représentants dans cette Chambre qu'aurait la nouvelle province à son entrée dans la confédération.

Je ne prétends pas un seul instant qu'à cette époque les délégués de l'île du Prince-Edouard aient eu dans l'idée le moindre soupçon que vingt ou trent ans plus tard, cette province se trouverait dans la situation où elle se trouve aujourd'hui. Je ne suppose pas que les délégués de l'île, aient pu prévoir à cette époque, que la population éprouverait une diminution sensible.

Mais qui peut dire que l'autre partie contractante n'y a pas songé ? La possibilité d'un pareil événement est peut-être entrée aussi dans l'idée des délégués de l'île du Prince-Edouard, mais ils ne s'y sont pas arrêtés. Durant les onze années qui venaient de s'écouler, la population de la colonie avait sensiblement augmenté ; l'espérance ne disparait jamais du cœur de l'homme, et je n'ai pas le moindre doute que si cette pensée a pu entrer dans l'idée de l'une ou l'autre partie contractante, on s'est contenté de la considérer comme une chose qui s'arrangerait d'elle-même et au sujet de laquelle il était inutile de stipuler des conditions.

Quoi qu'il en soit, il est évident que l'événement s'est produit, que la population a sensiblement diminué à chaque recensement subséquent au lieu d'augmenter, et que la chose n'a pas été prévue par l'acte d'union. Par conséquent les tribunaux ont déclaré et mes honorables amis admettent que, légalement du moins, l'interprétation du contrat va à l'encontre de leur prétention et qu'ils ne peuvent pas légalement exiger ce qu'ils demandent.

Ce n'est pas sans hésitation et sans déférence que je parle de l'interprétation donnée à l'article 51 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, par le comité judiciaire et aussi par la cour suprême du Canada. Cependant, je ne crois pas qu'il soit déplacé de faire remarquer ce que je considérais alors et que je considère encore comme un argument sérieux en faveur de la prétention du l'île du Prince-Edouard. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de rappeler ce que dit cet article au sujet de la réduction dans le nombre des représentants.

Bien que cet article fît partie des lois impériales depuis six ou sept ans avant l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans la confédération, par les termes exprès de l'acte d'union, il lui est appliqué absolument comme si cette province eut été une des quatre qui se sont fédérées en premier lieu. Cet article décrète que lors du remaniement de la représentation le nombre des représentants d'aucune province ne sera diminué, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement décennal que le chiffre de la population de la province, par rapport au chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province n'ait décru dans la proportion d'un vingtième et plus.

C'est la sauvegarde introduite par les auteurs de la confédération pour empêcher que la représentation d'une province soit diminuée, à moins d'une diminution appréciable dans la population. Par conséquent, avant qu'il puisse y avoir une réduction de la représentation il faut qu'il y ait eu un remaniement. La loi défend de réduire la représentation de toute province, avant qu'il y ait eu une nouvelle répartition et, par conséquent la première répartition doit être une augmentation.

Cet argument auquel j'ai toujours attaché une grande valeur, le tribunal le réfute en disant que bien que la réduction de la représentation de l'île du Prince-Edouard n'ait pas été précédé d'un remaniement, on peut prétendre qu'il y a eu une nouvelle répartition puisque la proportion de la représentation des autres provinces avait été modifiée. La réfutation me paraît aussi subtile que l'argument lui-même.

Quoi qu'il en soit nous avons la décision des tribunaux devant laquelle nous nous inclinons tous, et cette décision est que d'après l'interprétation des conditions de l'union de l'île du Prince-Edouard et d'après l'interprétation de l'acte de l'Amérique britannique du Nord en tant qu'il s'applique aux conditions de cette union, cette province, depuis la date de son entrée dans la confédération est soumise, comme toutes les autres provinces du Canada, à des fluctuations dans sa représentation, déterminées par les fluctuations de la population.

Qu'est-il résulté ? L'île du Prince-Edouard étant entrée dans l'Union, quand elle n'avait droit qu'à cinq représentants, se trouve encore dans la même situation en 1881. Durant les huit années qui ont suivi l'union, sa population a augmenté de 94,000 à 109,000.

L'unité de représentation, en 1881, était de 20,908. L'île du Prince-Edouard avait à peine le droit à cinq députés, mais elle continua à en avoir six, ainsi que dans la période décennale suivante. En 1891, la population de l'île n'accusait qu'une légère augmentation de 200 à 300, sur le recensement décennal précédent. Par conséquent la représentation de l'île fut réduite de six à cinq. Je n'ai pas su qu'on ait protesté à cette époque, et dans tous les cas, les tribunaux ne furent pas saisis de la question. De 1891 à 1903, l'île du Prince-Edouard ne fut représenté dans cette Chambre que par cinq députés, et personne, à ma connaissance, n'a protesté. Durant la même période, le Nouveau-Brunswick perdit aussi un député ; il était entré dans la confédération avec quinze et n'en avait plus que quatorze. La Nouvelle-Ecosse qui était entrée avec dix-neuf, en eut un de plus, de 1891 à 1903. Si ces réclamations avaient eu quel-

que fondement, il est certain que nous en aurions entendu parler pendant toute cette période ; mais personne n'a protesté. Toutes ces circonstances nous amènent à la conclusion inévitable, que ce qui a été réellement convenu et réglé en 1873, c'est que l'île du Prince-Edouard, bien qu'elle n'eut droit qu'à cinq représentants, en aurait six pour commencer, et quant à l'avenir, elle était pleine de confiance dans l'augmentation de sa population, et, comme toutes les autres provinces, elle consentait à courir le risque.

Pour ces raisons, je maintiens qu'on ne peut pas raisonnablement prétendre qu'il y a eu une violation des conventions faites en 1873. Nous avons sous les yeux le texte même de ces conventions, texte rédigé dans les circonstances que l'ai expliquées, texte dont on s'était servi très peu de temps auparavant, à l'égard du Manitoba et de la Colombie-Anglaise, et tout nous porte irrésistiblement à conclure que ce texte a été employé délibérément et dans le sens que j'ai indiqué.

Tout en déclarant que cette Chambre n'a pas manqué à ses engagements de 1873 envers l'île du Prince-Edouard, je n'en suis pas moins libre d'accorder toutes mes sympathies à cette province, la plus petite de la confédération, pour la situation dans laquelle elle se trouve actuellement.

Voici une province dont la population, d'après le dernier recensement, est de 103,259, et qui possède tout l'attirail d'un gouvernement provincial—elle n'a peut-être plus qu'une seule chambre, mais elle possède un lieutenant-gouverneur, une assemblée législative et tout ce qui est nécessaire à l'administration d'une grande province. Pour pourvoir aux besoins de ce gouvernement, il n'y a qu'une population qui n'est pas le tiers de celle de la ville de Toronto, qui est à peine plus considérable que celle de Winnipeg qui, soit dit en passant, n'est représentée dans cette Chambre que par un seul député, au lieu de quatre. Il nous faut subir ces inégalités de représentation et, pour ce qui concerne la situation d'une province comme l'île du Prince-Edouard, il ne faut pas oublier qu'après tout, sa superficie est inférieure, je crois à celle de l'île d'Anticosti et certainement à celle de Vancouver.

Nous avons donc une province de la confédération isolée par la nature et dont la population, d'après toutes les apparences, la population, d'ici à un grand nombre d'années, ne peut pas augmenter—qui est plutôt susceptible de diminuer ou de rester stationnaire. Après chaque recensement l'unité de représentation augmente. En 1871, elle était de 18,000 environ ; en 1881, elle atteignait presque 23,000 ; elle dépasse actuellement 25,000. Ces augmentations successives ont été de 2,500, puis de 1,900 et finalement de 2,400. L'unité de représentation s'élève naturellement avec l'augmentation de la population de la province de Québec, qui sert de pivot, et dont la représentation a été fixée par la constitution à 65. L'unité de représentation augmente donc de 2,000 à 2,500, à chaque période décennale et à moins que la population de l'île du Prince-Edouard n'augmente dans les mêmes proportions, il est inévitable qu'un jour viendra—peut-être pas dans les deux ou trois prochains remaniements, mais certainement, au cours d'une génération—où cette province perdra encore un représentant.

A mesure que se développeront et se peupleront nos immenses territoires de l'Ouest qui offrent plus d'espace et peut-être plus d'attractions aux immigrants, il est peu douteux, je dirai même certain que dans un avenir rapproché, les provinces situées entre les montagnes Rocheuses et le lac Supérieur, prendront un tel accroissement, que la majorité des membres de cette Chambre viendront de cette partie du pays. Toutes les provinces de la confédération doivent se faire à cette idée. L'île du Prince-Edouard, tant qu'elle restera une province distincte de la confédération, doit envisager la perspective de voir sa représentation aller en diminuant, au point d'en arriver, dans un siècle au plus, à être réduite à un seul député, ou à être abolie complètement.

Si un pareil événement venait jamais à se produire, si une province de cette confédération devait un jour se trouver sans représentation dans la Chambre des communes, il n'y a pas de doute que le parlement impérial, qui nous a donné notre constitution, se verrait dans la nécessité impérieuse de l'amender.

Mais la question qu'il s'agit de décider et qui nous est posée par la présente résolution, c'est de savoir s'il y a lieu de demander au parlement impérial de modifier les conditions primitives de l'acte d'union parce que la représentation de cette province compte aujourd'hui un député de moins que pendant la période décennale précédente. On peut voir exactement où nous conduirait cette prétention de l'île du Prince-Edouard quand on voit la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick appuyer la demande et réclamer la même exception. Si, chaque fois que le mouvement de la population occasionnera des changements dans la représentation, ou chaque fois que la représentation d'une province devra subir une réduction, nous devons nous trouver en présence des réclamations de cette province, pour obtenir une modification, les conditions solennellement acceptées de la représentation d'après la population, à la conférence de Québec, sont, du coup, mises de côté. Il est impossible d'observer les conditions de la confédération, si, à propos d'un accident spécial, unique et inusité comme celui que j'ai tenté d'expliquer et qui pourrait se produire pour l'île du Prince-Edouard, dans un avenir éloigné, il faut faire main basse sur les conditions de l'acte fédératif et reprendre les négociations entre les parties.

M. SPROULE : Si la province de Québec doit être constamment le pivot qui servira à déterminer la représentation, n'a-t-on pas raison de dire que c'est la province de Québec, telle qu'elle était à cette époque et non telle qu'actuellement agrandie ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il n'y a pas de doute que les législateurs de 1867 avaient dans l'idée la province de Québec telle qu'elle existait alors; mais il n'y a pas de doute, non plus, qu'ils ont pris pour base de leurs calculs la population de cette province, telle qu'elle était à ce moment, et il vaudrait autant décréter par une loi que la population de la province de Québec ne devra pas augmenter, que de dire que son territoire ne pourra pas être agrandi. Je n'ai rien de plus à dire sur le sujet.

Ce que je tiens à faire observer à l'auteur du projet de résolution se résume à ceci : le temps de prendre une décision à ce sujet n'est pas encore venu, et mon honorable ami (M. Martin) devrait, ce me semble, retirer sa proposition et se contenter, pour le moment, d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur la situation et sur l'interprétation, que je trouve exacte, du traité en vertu duquel l'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération.

M. SPROULE : Bien que cette question concerne plus particulièrement les Provinces maritimes, on ne trouvera peut-être pas déplacé que je prenne part au débat. Tout d'abord, le principe fondamental des corps représentatifs, principe reconnu par tout le monde civilisé, veut que les territoires de peu d'étendue aient toujours, toute proportion gardée, un plus grand nombre de représentants que les grands. Le fait est particulièrement apparent dans la confédération américaine où, comparés aux grands, les petits états sont largement représentés et jouent un rôle prépondérant dans l'élection du président ; il s'accuse également au sein des compagnies dont la constitution confère une voix au porteur d'une certaine partie du capital-actions sans ajouter en rien à ses privilèges s'il est porteur d'un plus grand nombre d'actions. De même dans les conseils municipaux, dans ceux de l'Ontario notamment, les petites muncipalités comptent un nombre relativement plus considérable de représentants que les grandes. Ainsi, chaque municipalité a droit d'être représentée par un " reeve " au sein du conseil de comté ; lorsque la population atteint un chiffre déterminé, la municipalité a droit à un autre représentant, mais au fur et à mesure de l'accroissement de la population, la municipalité a droit à un plus grand nombre de représentants. Il convient de noter que cette augmentation du nombre des représentants est toujours basée sur celle du chiffre de la population. Mais la loi municipale veut que chaque municipalité, quelque petite soit-elle, ait un nombre minimum de représentants qu'il est impossible de diminuer.

Une des lacunes que je constate dans la constitution, c'est que les petites provinces ne se sont pas vu attribuer un nombre minimum de représentants. On n'y a peut-être pas pensé dans le temps, mais le mal n'en existe pas moins. Le même principe vaut à l'égard de tous les corps publics,—les municipalités, par exemple,—c'est-à-dire que les petits ont droit à un nombre relativement plus considérable de représentants que les grands. A l'origine, on reconnut à l'île du Prince-Edouard le droit à six représentants. Il me semble que les auteurs de la confédération auraient dû faire en sorte que ce nombre ne pût être diminué. Nul n'y a songé. A partir de cette époque, la représentation fut basée sur le chiffre de la population de la province de Québec, mais j'ai toujours pensé, surtout depuis 1898, alors qu'en étendant les limites de cette province nous avons détruit l'équilibre qui avait jusque-là existé entre les diverses parties du pays, que nous avions sapé à sa base même le principe d'une juste répartition de la représentation. On a forcément réduit le nombre des représentants des autres provinces en décrétant que Québec, qui avait droit à soixante-cinq députés lorsque ses limites étaient telles qu'en premier lieu établies, devait avoir droit à ce même nombre après avoir vu son territoire s'agrandir du double et presque se doubler le chiffre de sa population. Les auteurs de la confédération ne prévoyaient assurément pas que les limites de la province de Québec dussent un jour être agrandies. S'ils l'avaient prévu, ils n'auraient pas manqué de pourvoir à la situation devant résulter de l'augmentation du chiffre de la population de cette province, et d'asseoir sur une autre base la représentation future des autres provinces. La province de Québec avait certainement entrevu le danger, puisqu'elle fit en sorte que le nombre de ses représentants ne pût jamais être de moins de soixante-cinq.

Un DEPUTE : Ni plus.

M. SPROULE : Je dis qu'en faisant en sorte que le nombre de ses représentants à la Chambre des communes fût toujours d'au moins soixante-cinq, la province de Québec avait prévu le cas où l'agrandissement de son territoire provoquerait l'augmentation du chiffre de sa population. Mais il ne fut fixé de nombre minimum de représentants ni pour la Nouvelle-Ecosse, ni pour le Nouveau-Brunswick, ni pour l'île du Prince-Edouard, et c'est là, à mon sens une grave lacune de la confédération, une lacune beaucoup plus préjudiciable aux petites provinces qu'à celles d'Ontario et de Québec. Il est regrettable que nulle disposition de la constitution ne détermine le nombre minimum des représentants des petites provinces.

A en juger par le nombre de représentants assigné à chacune d'elles, ces provinces ont exercé une bien faible influence dans la confédération : et ce nombre diminue au fur

et à mesure que les autres provinces se peuplent et qu'il en entre de nouvelles dans la confédération. Autrefois, les Provinces maritimes comptaient trois représentants sur quatre-vingt-dix-huit ; elles n'en ont plus que deux sur cent sept, c'est-à-dire qu'elles ont perdu plus du tiers de leurs représentants ; et la cause de cette diminution est susceptible de réduire à presque rien leur influence au sein de la confédération canadienne.

J'ai longtemps pensé, et c'est encore mon sentiment, que les grandes provinces ne s'opposeraient pas à ce qu'il fût attribué un plus grand nombre de représentants à l'île du Prince-Edouard et, d'une manière générale, aux Provinces maritimes, à ce qu'on leur rendît la représentation à laquelle elles avaient droit à l'époque de leur entrée dans la confédération. Il est pratiquement certain que, eu égard à sa situation géographique, l'île du Prince-Edouard ne verra jamais s'accroître sensiblement le chiffre de sa population ; le peu d'étendue de son territoire doit nécessairement restreindre sa population à un chiffre bien faible comparé à celui de la population des autres provinces possédant d'immenses étendues de terres propres à la colonisation. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick se trouvent à peu près dans le même cas.

On a fait observer que l'île du Prince-Edouard supporte le fardeau d'un gouvernement provincial et de tout ce qui s'ensuit. Il m'est souvent venu à l'esprit que les Provinces maritimes ont tort de ne pas s'unir, de ne pas s'entendre pour n'avoir qu'une seule assemblée législative au lieu de trois. Outre qu'elles continueraient de jouir des avantages qu'elles ont actuellement, elles s'épargneraient de lourdes dépenses, tout en bénéficiant de certains avantages découlant de l'agrandissement réel de leur territoire.

Le mal existe, et comme il tend plutôt à s'aggraver qu'à diminuer, le Gouvernement devrait songer à rendre justice aux Provinces maritimes, à l'île du Prince-Edouard notamment, car ces provinces sont victimes d'une réelle injustice. Je le répète, les grandes provinces consentiront volontiers à ce que le nombre des représentants de leurs sœurs de l'est ne soit jamais inférieur à ce qu'il est actuellement.

M. STOCKTON : J'ai prêté l'oreille la plus attentive à l'exposé que mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a fait de la question; force m'est cependant de dire qu'il ne l'a traité qu'au seul point de vue légal, sans jamais sortir des limites fixées par le comité judiciaire du conseil privé relativement à l'interprétation de la loi constitutionnelle. Les Provinces maritimes ne prétendent pas avoir légalement droit au nombre de représentants qui leur fût attribué à l'époque de leur entrée dans la confédération. Si tel était leur sentiment, il serait absolument contraire aux sentences rendues par la cour suprême du Canada et par le comité judiciaire du conseil privé. Elles demandent aujourd'hui à leurs grandes sœurs de se montrer généreuses à leur égard, de leur reconnaître ce que l'on croyait leur être dû à l'époque de leur entrée dans la confédération.

A-t-on jamais pensé qu'une province quelconque dût compter un jour un plus grand nombre de représentants au Sénat qu'à la Chambre des communes? Et pourtant, la conséquence de la sentence à laquelle j'ai fait allusion, la conséquence de l'interprétation que l'on a donnée à la lettre de la constitution, c'est que l'on voit aujourd'hui au Sénat quatre représentants de l'île du Prince-Edouard, à laquelle il n'est plus attribué que quatre sièges à la Chambre des communes. Et si le ministre de la Justice a dit vrai—je crois qu'il ne se trompe pas—le jour viendra peut-être où l'île du Prince-Edouard n'aura plus qu'un ou deux représentants à la Chambre des communes.

L'hon. M. FOSTER : Elle sera représentée par voie de nomination.

M. STOCKTON : C'est possible, et peut-être aussi par des personnes n'habitant pas la province. Qui donc osera soutenir que tel est bien l'esprit de la constitution? Mais mon honorable et savant ami le ministre de la Justice dit que telle est la lettre de la loi et qu'il faut accepter la situation telle qu'elle est, puisque les tribunaux en ont décidé ainsi. Depuis 1867, n'a-t-on jamais modifié la constitution?

On a dit avec raison qu'il est impossible de songer à étendre le territoire de l'île du Prince-Edouard; on pourrait peut-être à la rigueur agrandir celui du Nouveau-Brunswick en y annexant une partie de la province de Québec et une faible partie de l'état du Maine, mais cette éventualité n'est guère probable. Quant aux limites de la Nouvelle-Ecosse, il est impossible de les étendre. Notre situation est donc bien différente de celle d'Ontario et des autres provinces de l'ouest.

Je conviens avec mon honorable ami de King (I.P.-E.) (M. Hughes) qu'il faut user de beaucoup de prudence lorsqu'il s'agit de modifier le texte de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ; mais je crois aussi qu'il devient nécessaire, par la seule force des choses, d'amender la constitution qui nous régit. Toute loi écrite doit, de temps à autre, subir certaines modifications. Prenons pour exemple la constitution des Etats-Unis; est-elle encore ce qu'elle était il y a vingt-cinq ans? Non, elle a été amendée à quinze ou seize reprises différentes. Qui donc osera soutenir que la constitution donnée au Canada n'est pas susceptible d'être jamais modifiée? Comme toute autre loi écrite, elle doit subir les changements nécessités par les besoins de l'heure.

Le projet de résolution nous amène à discuter un autre aspect de la question. Le

ministre de la Justice reconnaît qu'il y a actuellement absence d'uniformité. Si les circonstances étaient autres, je concevrais qu'un ministre nous tînt ce langage : " Les provinces étant toutes sur un même pied, il ne faut rien changer à l'uniformité actuelle." Mais mon honorable ami reconnaît que l'île du Prince-Edouard, le Manitoba et la Colombie-Anglaise ne sont pas entrés dans la confédération aux mêmes conditions; il reconnaît que la Colombie doit toujours avoir droit à six représentants et que ce nombre est susceptible de s'accroître. Se trouvera-t-il un seul député pour soutenir que la population de l'île du Prince-Edouard connaissait les conditions auxquelles la Colombie-Anglaise devait être admise à faire partie de la confédération canadienne? Je ne le crois pas. Quelles sont donc les dispositions de l'acte d'union à l'égard de la Colombie-Anglaise?

La Colombie-Anglaise aura droit d'être représentée au Sénat par trois membres, et par six membres à la Chambre des communes. Le nombre de ses représentants pourra être augmenté en conformité des dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du nord, de 1867.

Qui prétendra que si, à l'époque où elle négocia son entrée dans la confédération, l'île du Prince-Edouard avait exigé des conditions semblables le gouvernement canadien n'aurait pas agréé sa demande. Puisqu'il y a absence d'égalité, ce n'est pas la peine que le ministre de la Justice s'abrite derrière la loi pour dire que tout changement est impossible parce que la Colombie-Anglaise a exigé que son acte d'union fût conçu en des termes particuliers et que le comité judiciaire du conseil privé a interprété la constitution dans un certain sens. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit : nous prétendons qu'il existe un malentendu, qu'une erreur a été commise, ou que, du moins, on ne s'est pas bien rendu compte, dans le temps, des conséquences devant découler des conditions auxquelles l'île du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse durent être admises dans la confédération; nous prétendons que, eu égard aux changements survenus dans la situation, et aux besoins nouveaux résultant du progrès accompli depuis cette époque-là, il devrait être décrété en termes formels que le nombre des représentants de ces provinces ne devrait jamais être inférieur à ce qu'il était au moment où elles devinrent partie intégrante du Dominion. Telle est notre position.

Mais si la province de Québec doit servir de pivot, d'unité, cette unité, j'affirme que le Parlement l'a changé. Il y a un an ou deux, je ne l'ai pas oublié, le premier ministre a dit que l'on n'avait pas agrandi le territoire de la province de Québec, qu'on s'en était tenu à en déterminer les limites, distinction qui me paraît assez spécieuse. La clarté des observations de mon honorable ami de Saint-Jean (M. Daniel) et la carte qu'il a déposée font voir qu'à l'époque où nous entrâmes dans la confédération les délégués des différentes provinces n'avaient pas l'intention d'assigner à la province de Québec les vastes territoires que, dit-on, elle embrasse aujourd'hui et dont les limites ont été établies par un acte du Parlement. Lorsque l'on étend les limites d'une province, il faut en même temps légiférer de façon à maintenir l'équilibre à l'égard des autres provinces; c'est là un point très important que mon honorable ami et collègue de Saint-Jean a signalé à l'attention. L'article 3 des amendements que le parlement impérial a faits en 1871 à l'acte de l'Amérique britannique du Nord est ainsi conçu :

Avec le consentement de la législature de toute province de ladite Puissance, le parlement du Canada pourra de temps à autre augmenter, diminuer ou autrement modifier les limites de telle province, à tels termes et conditions qui pourront être acceptés par ladite législature, et il pourra de même, avec son consentement, établir des dispositions touchant l'effet et l'opération de cette augmentation, diminution ou modification de territoire de toute province qui devra la subir.

Si l'agrandissement du territoire de la province a affecté la province du Nouveau-Brunswick ou quelque autre province du Dominion, cette loi du parlement impérial autorise la province ainsi affectée par la modification des limites à demander une compensation. Et cette délimitation nouvelle n'affecte-t-elle par le Nouveau-Brunswick ? N'affecte-t-elle pas la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard ? Pourquoi a-t-elle été effectuée sans égard pour les Provinces maritimes dont elle affectait les intérêts ? J'aimerais que ce point nous fût expliqué par le très honorable premier ministre. D'après ce que nous avons sous les yeux, il est établi que l'on a changé les limites de la province de Québec, de la province qui sert de pivot à la représentation, et que l'on a par conséquent changé l'unité de population sur lequel repose la représentation à la Chambre des communes.

L'honorable ministre de la Justice a accordé à mon honorable collègue de Grey-est (M. Sproule) que ceux qui, en 1865 négocièrent à Québec les conditions du traité qui aboutit à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord avaient certainement en vue la province de Québec telle qu'elle existait alors et non pas telle qu'elle est aujourd'hui. Dans ce cas, nous ne venons pas revendiquer des droits garantis par la loi, des droits que nous confère la lettre de la constitution ; nous prétendons qu'à la suite de l'interprétation donnée par le parlement impérial à la lettre de cette même constitution, les conditions auxquelles nous sommes entrés dans la confédération ne sont plus les mêmes, qu'elles diffèrent de l'idée que nous nous en étions faite. Voilà pourquoi nous demandons aux grandes provinces de faire montre de quelque générosité à notre égard, de faire en sorte qu'il soit légiféré dans le

sens indiqué par le projet de résolution de mon honorable ami de King (M. J. J. Hughes). Nous ne venons pas mendier de faveur, nous nous prévalons de notre qualité de représentants d'une patrie commune pour inviter les autres provinces à nous donner la somme de justice que nous garantit la Constitution, afin que le nombre de nos représentants ne soit jamais inférieur à ce qu'il était, à celui que nous comptions qu'il ne devait jamais cesser d'être à l'époque où les Provinces maritimes se joignirent à la confédération.

On a émis l'idée que les provinces du littoral de l'Atlantique devraient s'unir. Mon honorable ami le ministre des Finances et les autres représentants des Provinces maritimes ne sont pas sans savoir que la réalisation d'un tel projet est hérissée de difficultés. Si l'on pouvait s'entendre sur le choix de la capitale des provinces unies, certains obstacles se pourraient surmonter. Pour le moment, c'est peine perdue que de discourir sur ce sujet.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur, de la bienveillante attention que vous avez bien voulu m'accorder. Je n'avais pas l'intention de parler aussi longuement ; si j'ai un peu prolongé mes observations, c'est que j'avais à cœur de défendre les intérêts des Provinces maritimes et particulièrement ceux de la province que je représente ici, et je prie encore une fois la Chambre d'user de justice et de générosité à l'égard des petites provinces du littoral de l'Atlantique.

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

## Reprise de la Séance.

M. STOCKTON : Monsieur l'Orateur, à l'heure de la suspension de la séance, j'avais terminé mon discours ; mais avec votre permission et celle de la Chambre, j'ajouterai encore une observation que mon honorable ami d'York (M. Crocket) veut bien me laisser placer ici. Cette observation se rattache à l'article 3 de la loi votée en 1871 par le parlement impérial relativement à l'augmentation, la diminution ou la modification du territoire d'une province quelconque. Il est dit dans la dernière partie de cet article que le Parlement

> . . .pourra, avec son consentement (de la législature), établir des dispositions touchant l'effet et l'opération de cette augmentation, diminution ou modification de territoire de toute province qui devra la subir.

Je tiens seulement à faire observer que les dispositions de cet article ne limitent en aucune façon le délai dans lequel on peut redresser les griefs résultant de la modification des frontières d'une province. Ce délai est illimité, et bien que le Parlement ne soit pas intervenu à l'époque où l'on étendit les limites de la province de Québec, rien ne l'empêche de se prévaloir de cet article pour intervenir aujourd'hui même ou lorsqu'il le jugera à propos.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur, de m'avoir permis de faire cette observation.

M. CROCKET : Représentant d'une division électorale du Nouveau-Brunswick, je suis bien aise de me joindre aux orateurs qui m'ont précédé pour appuyer le projet de résolution et exprimer aussi l'espoir que l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) n'ira pas suivre docilement le conseil du ministre de la Justice (M. Aylesworth), qui aimerait le lui voir retirer. Il a été apporté à l'appui du projet de résolution un argument que l'honorable ministre n'a pas réussi à réfuter et auquel il ne saurait être donné de réponse victorieuse. Si je ne me trompe, le ministre de la Justice, se plaçant au point de vue strictement légal, ne veut pas s'occuper de ce projet de résolution parce que les tribunaux ont rendu certaines décisions qui ont été mentionnées au cours du débat.

Monsieur l'Orateur, nous sommes tous assez intelligents pour reconnaître qu'au point de vue absolument légal, il n'y a pas à revenir sur la sentence rendue par le comité judiciaire du conseil privé, et c'est pour cette raison même que nous invitons le Parlement à intervenir afin qu'il nous rende la somme de justice à laquelle nous avons droit. Le ministre de la Justice a traité la question comme si elle n'impliquait que le seul principe de la représentation basée sur la population. Ce principe, selon lui, est consacré par la constitution, et c'est de lui que nous devons nous inspirer. C'est très vrai, mais il n'est pas moins vrai que l'application de ce principe se trouve assujettie à la restriction prévue par le paragraphe 4 de l'article 51 de la constitution, paragraphe ainsi conçu :

> Lors de chaque nouvelle répartition, nulle réduction n'aura lieu dans le nombre des représentants d'une province, à moins qu'il ne soit constaté par le dernier recensement que le chiffre de la population de la province par rapport au chiffre de la population totale du Canada à l'époque de la dernière répartition du nombre des représentants de la province, n'ait décru dans la proportion d'un vingtième ou plus.

C'est par rapport à ce paragraphe que la cour suprême du Canada et le comité judiciaire du conseil privé rendirent leurs sentences. Dans cette instance, il s'agissait de décider si les mots "la représentation des quatre provinces," des troisième et quatrième lignes de l'article 51, et les mots "population totale du Canada" du paragraphe 4 dont je viens de donner lecture, signifiaient les quatre provinces, comme il est clairement dit, qui composèrent en premier la confédération, et si le mot "Canada" signifiait le Canada composé des quatre provinces premières, ou le Canada tel que composé à l'époque où les tribunaux ont décidé que

les petites provinces n'avaient pas droit de bénéficier des avantages découlant de cette exception de l'article 51, au strict point de vue légal ; qu'on doit leur opposer la population de sept provinces et non pas de quatre. Mais à la manière dont j'interprète le jugement de la cour suprême du Canada, ce jugement est fondé sur des considérations qu'on ne peut pas supposer avoir été présentes à l'esprit des délégués à la conférence de Québec.

Nous savons tous que l'acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867, a été amendé ou complété par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1871, à l'occasion de la création de la province du Manitoba. On sait aussi qu'en 1886, une autre loi impériale modifia l'acte de 1867, dans le but de pourvoir à la représentation dans la Chambre des communes et au Sénat des parties du territoire canadien qui n'étaient pas encore érigées en provinces.

En étudiant les opinions des différents juges de la cour suprême, je constate que quelques-uns d'entre eux, du moins, basent leur interprétation de l'article 51, de la loi de 1867 sur les lois subséquentes de 1871 et de 1886.

M. STOCKTON : Pas sur la loi de 1867 ?

M. CROCKET : Non. La loi de 1886 contient la disposition suivante :

Le présent acte et l'acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867, . . . seront interprétés et pourront être cités collectivement comme les actes de l'Amérique britannique du Nord, de 1867 à 1886.

Dans les plaidoieries devant la cour suprême du Canada, on a prétendu que, bien que dans la loi de 1867 les expressions "les quatre provinces" et "la population totale du Canada" pussent ne viser que les quatre provinces constituant alors le Canada, l'entrée subséquente des provinces du Manitoba, de la Colombie-Anglaise et de l'île du Prince-Edouard et les lois ultérieurement rendues par le parlement impéral avaient eu pour effet de modifier le sens de ces expressions. Il me semble que si la sentence du tribunal est fondée sur cette considération, les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard ne devraient pas être affectées par cette même sentence, car elles n'ont pas participé à l'adoption de ces lois subséquentes, et j'estime que l'interprétation de l'acte fédératif à la lumière de lois subséquentes à l'établissement desquelles ces provinces n'ont pas pris part, n'est pas de nature à les lier rigoureusement en une affaire de cette importance.

Pour établir que les juges de la cour suprême ont tenu compte de ces lois subséquentes, je ferai quelques citations empruntées aux considérants de leurs seigneuries. Au jours de son jugement, M. le juge Davies dit :

Après avoir étudié la loi dans son entier, ainsi que celles qui l'amendent, j'en suis venu à la conclusion que l'expression "les quatre provinces" signifie et doit être interprétée comme signifiant "plusieurs provinces."

Et plus loin :

S'il pouvait subsister quelque doute raisonnable sur le sens véritable des articles en question, cette loi impériale subséquente . . .

C'est-à-dire l'acte du Manitoba, 1871, et la loi de 1886 dont j'ai parlé ;

. . . . semblerait le dissiper.

L'opinion du juge Davies, tout au moins, semble être basée sur l'interprétation des lois subséquentes qui ne devraient pas pouvoir être invoquées contre la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Ailleurs, le juge Davies dit encore :

Dans l'ensemble, après une étude approfondie, je suis d'opinion qu'après l'admission de nouvelles provinces et de nouveaux territoires dans l'union, les expressions "Canada" et "provinces" qui se rencontrent dans la loi de 1867 doivent, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, être interprétées autrement qu'elles ne l'étaient respectivement avant l'admission de ces provinces et de ces territoires.

Il est dit ici expressément qu'avant l'admission des autres provinces, les expressions "les quatre provinces" et "Canada" signifiaient les quatre provinces telles qu'elles existaient à l'origine. M. le juge Mills parle aussi de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867 et de ses amendements ; dans l'affaire de l'île du Prince-Edouard, on trouve ce passage significatif dans l'opinion exprimée par le juge en chef, sir Elzéar Taschereau :

Il se peut fort bien que les auteurs de l'acte de l'Amérique britannique du Nord n'aient pas prévu toutes les éventualités possibles dans la position respective des différentes provinces du Canada quant à la population ou à tous autres égards ; il se peut aussi que certaines provinces auraient refusé d'entrer dans l'union si elles avaient prévu toutes les conséquences que leur adhésion rend aujourd'hui inévitables, mais nous n'avons pas à nous occuper de ces considérations.

Bien qu'une semblable opinion soit parfaitement admissible de la part d'un juge chargé d'interpréter un acte du Parlement conformément aux règles strictes du droit et de l'interprétation, ces choses sont essentiellement de la compétence de ce Parlement, et nous pouvons légitimement les invoquer à l'appui de nos justes revendications. Or, il me semble que la question que le Parlement a à étudier est celle-ci : peut-on raisonnablement et équitablement supposer que les délégués qui représentaient les différentes provinces à la conférence avaient prévu que les conditions se modifieraient au point de priver les petites provinces de tous les avantages de la disposition restrictive sans laquelle elles auraient assurément refusé de faire partie de l'union ? Il ressort

clairement des citations faites par l'honorable député de King (M. Hughes) et mon honorable collègue de Saint-Jean (M. Daniel) de l'ouvrage de M. Pope sur la confédération que cette question ne comporte qu'une seule réponse. Il est inutile de répéter les déclarations de M. Brown et de M. Galt, qui ont déjà été citées deux fois ; mais pour moi, ces déclarations sont une preuve irréfutable que les délégués des petites provinces ont accepté cette disposition restrictive comme la garantie absolue contre toute réduction possible dans la représentation de leurs provinces, et que sans cette conviction, ils n'auraient pas consenti à ce que leurs provinces fissent partie de l'union.

Un autre point très important est le changement de l'unité de représentation. Le député de Saint-Jean (M. Daniel) nous a fait remarquer qu'en 1888 une étendue très considérable, 116,000 milles carrés, je crois, a été ajoutée à la province de Québec. Evidemment, cet agrandissement devra, avec le temps, sinon dès à présent, avoir son contre-coup sur l'unité de représentation et ce n'est pas répondre que de venir nous dire que ce pays, dans le moment, n'est ni colonisé ni peuplé. La colonisation finira par se diriger de ce côté, et le jour où cela aura lieu la population des autres provinces en souffrira des préjudices. Je crois qu'on en a déjà cité un cas typique, auquel le ministre de la Justice n'a pas même essayé de répondre. Le ministre de la Justice nous a dit, en terminant son discours, qu'il était impossible d'admettre que certaines circonstances spéciales pussent avoir assez de poids pour faire annuler la Constitution, et nous forcer de nous en remette aux provinces mêmes pour la solution de toutes questions qui pourraient se présenter. Je ne crois pas, dans tous les cas, monsieur l'Orateur, que les membres de ce Gouvernement pourraient se prêter logiquement à semblable chose, car dans le discours du trône, prononcé à l'ouverture de la session, on nous a dit que le Gouvernement avait l'intention de soumettre une mesure pour modifier les articles de la Constitution traitant de la distribution des subventions aux diverses provinces. S'il en est ainsi, alors on n'aurait aucune raison de s'opposer à la revision de la Constitution pour la représentation des différentes provinces, surtout quand il est si facile de se convaincre qu'une injustice a été commise à l'égard des petites provinces en interprétant les articles de cette Constitution.

Je ne pouvais pas m'empêcher de penser, en écoutant les discours de cette après-midi, qu'il aurait suffi que le premier ministre en manifestât le désir pour que tout assitôt la Chambre adoptât cette motion. Je suis certain que si on s'en rapportait pour cela au jugement des membres de cette Chambre, pris individuellement, sans pression sur eux de la part du Gouvernement, il y aurait approbation presque unanime. Le premier ministre ayant remarqué, comme il a dû le faire, que cette mesure se recommande au jugement des membres individuels de cette Chambre, je ne puis qu'exprimer l'espoir qu'il voudra bien retirer les objections qu'il pourrait avoir, et laisser le Parlement libre de manifester à ce sujet son opinion.

M. MACDONALD : En discutant ce sujet, on devra prendre en considération le fait très important que, sur les trois amendements de la Constitution qui ont été adoptés par le parlement impérial, deux avaient trait à des difficultés se rapportant à la représentation de certaines provinces en cette Chambre, ou traitaient tout particulièrement de la question de représentation. Il me semble que la situation actuelle doit nous engager à appuyer la mesure proposée par mon honorable ami (M. J. J. Hughes). Quelques membres de cette Chambre, en discutant ce sujet, ont paru croire que les droits des provinces respectives ont été exclus par la décision de la cour suprême du Canada et du conseil privé. Ce n'est pas ainsi qu'il faut envisager la chose. Ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami d'York, la question soumise à la cour suprême du Canada et au conseil privé était d'un caractère forcément limité, et afin de mieux la saisir je vais en donner lecture. Cette question était la suivante :

En déterminant le nombre de représentants de la Chambre des communes auquel peuvent avoir droit la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, après chaque recensement décennal, les mots " population totale du Canada ", dans le paragraphe 4 de l'article 51 de la Constitution de 1867, doivent-ils s'appliquer aux quatre provinces primitives du Canada, ou à toutes les provinces, y compris celles admises subséquemment, depuis 1867, dans la confédération du Canada ?

C'est là la seule question qui fut décidée par la cour suprême et le conseil privé. La question de savoir quelles avaient été les intentions des pères de la confédération ou des représentants des diverses provinces entrées dans la confédération, au sujet du véritable esprit de la Constitution pour aider à déterminer les droits des différentes provinces, n'était pas ici nécessairement réglée, et ne fut qu'incidemment comprise dans ce qui n'était pas autre chose que l'interprétation attachée à un statut particulier ; et les méthodes qui leur servirent à formuler leur jugement étaient basées seulement et simplement sur des considérations légales. J'eus l'honneur, à cette occasion, de représenter la province de la Nouvelle-Ecosse, et en réalité la cour refusa virtuellement, en invoquant des principes d'interprétation légale, de considérer ce qui avait pu être la doctrine d'avant la confédération, vu les quelques hypothèses que nous formons aujourd'hui sur l'avis formulé par les hommes qui se réunirent à Charlottetown, à Québec, puis en Angleterre, au sujet des principes sur lesquels la Constitution devait être édifiée. On ne tint alors aucun compte des opinions exprimées par ces hommes

quant aux conséquences qui pouvaient découler du pacte fédératif. La cour suprême et le conseil privé se laissèrent forcément et seulement influencer par des principes d'ordre légal, pour l'interprétation qui convenait d'attacher à un statut. Alors, évidemment, s'il en est ainsi, il me semble que le Parlement devrait avoir parfaitement le droit de considérer quel fut le véritable sens de ces mesures originelles, et quels étaient les droits que croyait alors posséder chaque province du Dominion en consentant à entrer dans la confédération. Et si aujourd'hui, pour des motifs de stricte interprétation des statuts, ou à cause de ce qui est explicitement déclaré dans le contrat, comme l'a fait remarquer mon honorable ami de Saint-Jean, toutes les anciennes provinces de la confédération sont en une telle posture qu'on ne tienne plus aucun compte des arrangements conclus à l'origine, alors je proposerais que ce Parlement en appelle, comme il l'a déjà fait, au parlement impérial afin que cette question des représentations soit réglée une fois pour toutes. Pour formuler leur jugement, la cour suprême et le conseil privé s'étaient rangés à l'avis que la constitution de 1867, par l'article 51, avait réglé la base de la représentation, non seulement des premières provinces, mais de toutes celles admises depuis ce temps-là, et que les pères de la confédération en apposant leur signature, et le parlement impérial en promulguant la Constitution, avaient déterminé une fois pour toutes sur quelle base se ferait la représentation dans cette Chambre des communes. Eh bien, nous pouvons parfaitement nous demander si c'était bien là ce qu'il fallait penser, étant donné ce fait singulier que lors de l'admission de la province du Manitoba, deux ans après, on ne s'en rapporta pas à l'article 51 de la Constitution, et que le décret du conseil admettant cette province contenait des dispositions particulières pour le chiffre de ses représentants. Même après que le parlement impérial eût donné à ce Parlement le droit de légiférer sur cette question, ce Parlement, par une requête soumise en 1871, demanda au parlement impérial de promulguer la loi dont a parlé l'honorable député de Saint-Jean, loi devant lever tous les doutes au sujet de cette question de représentation, et qui traitait expressément du droit du Manitoba au chiffre d'un certain nombre de représentants en ce Parlement. Le texte de cette loi est tellement clair à cet égard que je ne puis résister au désir d'en citer le préambule :

> Considérant qu'on a mis en doute que le parlement du Canada pût avoir le droit d'établir des provinces dans les territoires admis, ou qui pourront être admis par la suite dans la confédération du Canada, ou de pourvoir à la représentation de ces provinces dans ledit parlement, et qu'il impute de lever tous les doutes à cet égard, et d'accorder ces pouvoirs audit parlement.

Si le jugement de la cour suprême du Canada et du conseil privé est bien fondé et d'accord avec l'esprit de la Constitution, quelle nécessité y avait-il de faire promulguer par le parlement impérial une loi pour lever tous les doutes au sujet du chiffre de la représentation? La réponse est que, conformément à la décision à laquelle on en arriva il y a deux ans, toute cette question de la représentation devait être d'ordre en quelque sorte purement automatique. Le Manitoba aurait dû être admis avec un certain nombre de représentants, basé sur l'unité de population et conformément à un remaniement effectué après chaque recensement. Quand la Colombie-Anglaise fut admise, et en admettant que l'interprétation attachée à l'article 51 soit la bonne, cette province aurait dû recevoir sa représentation automatiquement sur la base de l'unité de sa population, et un remaniement tous les dix ans. Or, qu'est-il arrivé? Le décret du conseil admettant la Colombie-Anglaise, stipulait que cette province aurait six représentants en commençant et qu'on procéderait par la suite à une augmentation et non pas à un remaniement. Si le jugement de la cour suprême et du conseil privé est bien fondé, et que la représentation de ces provinces doive se faire automatiquement, conformément à l'article 51, alors cette disposition du décret du conseil admettant la Colombie-Anglaise et stipulant que le chiffre de ses représentants serait augmenté, n'a absolument aucune raison d'être. En effet, si la population de la Colombie-Anglaise diminuait au lieu d'augmenter, et qu'elle dût perdre l'un de ses représentants, elle se trouverait forcée de le faire au même titre que l'île du Prince-Edouard. Mais on n'a pris aucune disposition automatique à l'égard de la Colombie-Anglaise. Il y a eu un arrangement spécial. Trois ans après cela, pour l'île du Prince-Edouard, a-t-on pas mis en vigueur l'article de la Constitution rédigé par les pères de la confédération, et fixant une fois pour toutes sur quelles bases se ferait indéfiniment la représentation en cette Chambre? Bien au contraire, cette question avait été débattue auparavant, durant nombre d'années, et finalement l'île du Prince-Edouard fut admise dans la confédération avec un plus grand nombre de représentants que l'article 51 ne lui donnait le droit d'avoir, ce qui prouve clairement que les pères de la confédération ne reconnaissaient pas que cet article de la constitution fût absolument concluant. Voyons-nous aussi, pour Terre-Neuve, qu'on ait jamais prétendu que le chiffre de ses représentants aurait à être déterminé conformément à cet article 51 ? Non pas, cela était laissé à débattre si jamais Terre-Neuve entrait dans la confédération, et on se contentait seulement de fixer le nombre de ses sénateurs.

Il ne me semble pas, tout en ayant la plus grande déférence pour mon honorable

ami le ministre de la Justice, que l'accord intervenu avec l'île du Prince-Edouard au sujet du nombre de ses représentants en cette Chambre, dans tout remaniement quelconque qui pourrait avoir lieu à l'avenir, pourrait empêcher cette province de se présenter devant ce Parlement et de lui demander d'intercéder auprès du gouvernement impérial pour la suppression de ce qu'elle considère être une injustice. Si les représentants de l'île du Prince-Edouard, quand ils consentirent à entrer dans la confédération, en 1873, ont supposé—comme ont dû le supposer, j'en suis sûr, tous les premiers signataires du pacte fédéral—qu'il n'y aurait jamais lieu pour eux de perdre, en aucun temps, un seul représentant par comparaison du rapport de leur population avec celui de la population des autres provinces, ils avaient parfaitement le droit de croire qu'on ne leur donnerait jamais moins de six représentants.

Ils devaient naturellement dire : Nous consentons volontiers à soutenir en tout temps la comparaison, pour ce qui est du rapport de population, avec les autres provinces de la confédération, telles qu'actuellement constituées, et avec lesquelles nous sommes maintenant associés. C'est là sans doute ce qui les décida à donner leur consentement, et ils n'ont jamais pensé que les conditions pourraient être changées du tout au tout, et qu'il y aurait à compter avec des territoires et des populations auxquels personne ne pouvait songer il y a 30 ou 40 ans. Si on veut bien considérer quelles étaient les conditions au Canada il y a 36 ans, on se rendra facilement compte qu'aucune des anciennes provinces ne pouvait supposer un seul instant qu'elle pourrait avoir un jour à soutenir la comparaison avec les milliers et milliers de nouveaux colons qui affluent dans notre immense Nord-Ouest. Les hommes de 1867, si alertes et si avisés qu'ils fussent, et quelle que pût être aussi la confiance qu'ils pouvaient avoir dans les destinées du Canada, ne pouvaient s'imaginer —du moins tous les documents publics de cette époque en font foi—que notre Nord-Ouest verrait jamais affluer dans ses limites les innombrables colons qui s'y dirigent depuis dix ans. Alors, cela étant, on peut raisonnablement en conclure que quand ces hommes convinrent de déterminer sur quelles bases se ferait la représentation des diverses parties du Dominion, ils ne tinrent compte que des quatre provinces primitives de la confédération. C'est là la conclusion raisonnable et naturelle. Si nos amis de l'île du Prince-Edouard étaient fondés à croire, en 1873, que c'était le Dominion, tel que constitué à cette époque, qui devait servir de point de comparaison pour déterminer le chiffre de leur représentation en ce Parlement, alors je dois faire remarquer à mon honorable ami le ministre de la Justice que ce n'est pas répondre que de venir nous dire que l'île du Prince-Edouard ne peut pas invoquer un pareil droit parce qu'elle ne s'est jamais exprimée là-dessus aussi explicitement, que la Colombie-Anglaise, dans l'accord intervenu avec le Dominion. Je prétends que si le jugement du conseil privé est bien fondé, la disposition de la constitution de 1867 est absolument nulle et ineffective et ne pourrait pas s'appliquer si jamais le cas pouvait se présenter—ce qui, je l'espère bien, n'arrivera jamais—où la Colombie-Anglaise serait en danger de perdre le chiffre de sa représentation. Si les faits que je viens de tenter de vous exposer sont prouvés, et si les hommes de 1867 et de 1873 ont compris que la réponse de chaque province dans le parlement fédéral serait déterminée par une comparaison du chiffre de sa population avec celle du Canada de l'époque, alors je prétends qu'il est injuste de venir dire à une province : Nous allons vous supprimer de cette confédération, parce que, en comparant le chiffre de votre population avec la population du Canada d'aujourd'hui—un Canada auquel, autrefois, on ne pouvait croire—de nouvelles conditions nous forcent à vous enlever votre représentation. Je prétends qu'une semblable proposition est contraire à l'intention exprimée par les pères de la confédération, et quelles que soient les provinces auxquelles nous appartenions, nous devrions faire corps tout ensemble pour conserver intact l'esprit du pacte fédéral que les hommes de tous les parties reconnaissent avoir été un projet grandiose dont le Canada a tout lieu d'être fier.

Voilà pour ce côté de la question. D'autre part, je ne puis pas être de l'avis de mon honorable ami du Nouveau-Brunswick (M. Crocket) quand il dit que les petites provinces sont maintenant d'autant fondées à formuler des réclamations parce qu'il y a eu une augmentation de territoire dans la province de Québec. Il me semble, pourtant, que si on accordait à la Saskatchewan, au Manitoba ou à Ontario les agrandissements que ces provinces demandent, nous créerions des conditions similaires à celles dont se prévalent aujourd'hui les petites provinces à l'égard de Québec. En vertu d'une disposition de la constitution de 1867, on ne tient aucun compte de la population de ces territoires, en dehors de ces provinces, quand il s'agit de déterminer la population du Canada avec laquelle se fera la comparaison. On prétend que la conséquence logique de donner au mot "Canada" une signification plus large que celle qui s'attacherait aux quatre provinces primitives serait de comprendre tout le territoire du Canada. Mais la décision du conseil privé était que le mot "Canada" ne pouvait pas s'appliquer aux territoires s'étendant du pôle nord aux Etats-Unis, mais seulement aux provinces organisées faisant actuellement partie de la confédération. En agrandissant Ontario, le Manitoba ou la Saskatchewan, le surplus de la population se trouverait élargir d'autant

plus le cadre de la comparaison. Pour l'étude de cette question, ce n'est pas avec Québec que git la difficulté. Cette province continue à augmenter en population et il en sera toujours ainsi, soit qu'on agrandisse ou non les limites de toute province quelconque. La difficulté n'est pas tant l'augmentation de l'unité électorale comme la comparaison de la population de toutes les provinces, ce qui, d'après le conseil privé, doit servir de base pour établir la comparaison. Par conséquent, l'augmentation de territoire et de population, dans toutes ces provinces de l'Ouest, constitue une plus grande menace pour les petites provinces, pour ce qui est de la diminution de la population, que ne pourrait en offrir la situation dans la province de Québec.

Une autre difficulté s'élève nécessairement encore, quand nous considérons ce côté de la question. L'article de la loi de 1871, cité par mon honorable ami du Nouveau-Brunswick (M. Crocket), se lit comme suit :

Le parlement du Canada pourra, de temps à autre, avec l'assentiment de la législature de toute province quelconque du Dominion, agrandir, diminuer ou modifier de quelque façon que ce soit les limites de cette province, aux conditions arrêtées avec ladite législature; et il pourra aussi, sujet au même assentiment, décréter les mesures nécessaires pour faire face au nouvel ordre de chose dans toute province ainsi agrandie, diminuée ou modifiée en quoi que ce soit.

S'il faut s'en rapporter à cet article, il me semble qu'il va nous être nécessaire de convoquer une conférence des diverses législatures du Dominion, afin de savoir si nous avons droit ou non à une augmentation de représentation, en nous basant là-dessus. Il y a encore cette difficulté que le parlement impérial peut juger nécessaire la participation de toutes les législatures du Dominion dans toute mesure de ce genre qui pourrait être prise. Il me semble donc que la manière la plus sage d'agir serait celle qu'a exposée mon honorable ami de King (M. Hughes). L'entente établie, il y a quarante ans, entre les provinces primitives de la confédération, était que, pour les comparaisons de population, il n'y avait à tenir compte que du Canada de l'époque, et non pas d'un Canada auquel personne ne pouvait alors songer, c'est-à-dire au Canada d'aujourd'hui et qui sera encore avant longtemps bien plus considérable. Les pères de la confédération ne pouvaient avoir une idée d'un Canada semblable, quand ils se sont réunis à Québec et à Charlottetown, et plus tard en Angleterre, pour arrêter les conditions du pacte fédératif. Nous ne devrions pas, selon moi, différer plus longtemps de résoudre cette question une fois pour toutes, et c'est le temps ou jamais d'en finir avec cette difficulté, laquelle intéresse non seulement les trois Provinces maritimes mais s'est déjà aussi élevée dans l'Ontario. En effet, si je me rappelle bien, cette province a perdu cinq représentants lors du dernier remaniement électoral.

Une VOIX : Six.

M. MACDONALD : Mon honorable ami me dit qu'Ontario a perdu six représentants. Cette province s'était fait représenter, à cette occasion, devant la cour suprême, pour savoir si l'interprétation qui fut donnée par la suite à cet article de la loi était bien la bonne. Donc, la province de Québec n'était ici intéressée ni d'un côté ni de l'autre, il se trouve que toutes les provinces du Dominion, pour ainsi dire, ont formulé à ce sujet leur opinion. La proposition soumise à la Chambre n'intéresse en aucune manière la province de Québec. Nos amis de Québec ont décidé, il y a quarante ans, que leur base de représentation serait à tout jamais de soixante-cinq, et que cette base servirait à établir celle de l'unité électorale pour tout le reste du Dominion. Cette mesure ne peut nuire en rien à la détermination de l'unité électorale. Si j'ai bien saisi le sens de cette mesure, les provinces primitives de la confédération ne devront avoir en aucun temps moins de représentants en cette Chambre qu'elles n'en avaient il y a quarante ans. Et si nos amis de Québec n'ont à s'occuper que des conditions auxquelles les pères de la confédération avaient à faire face, aucun sujet de plainte ne peut venir d'eux. Comme le nouveau Canada se développe rapidement, et que les immigrants y affluent de toutes les parties du monde ; comme aussi, d'autre part, il nous reste la tâche d'avoir à inculquer à bon nombre de ces immigrants un véritable esprit canadien, c'est maintenant ou jamais, il me semble, le temps d'en finir avec cette question, et de prendre en ce Parlement les mesures nécessaires pour obtenir des autorités impériales qu'elles déterminent une bonne fois que l'intention des pères de la confédération avait été que la représentation fût maintenue sur les bases établies lors de la promulgation du pacte fédératif.

M. MACLEAN (York-sud) : Je crois tout d'abord devoir déclarer que, de tous les discours que j'ai entendus prononcer par le ministre de la Justice, celui de cette après-midi était celui qui faisait le plus honneur au titulaire de ces hautes fonctions ainsi qu'à ceux qui l'ont précédé dans l'exercice de la même charge. Et, cependant, il n'y avait là qu'une question légale en jeu. Mais, quand il s'agit des intérêts de l'Etat et du peuple, il y a autre chose à considérer. Il nous faut prendre le point de vue le plus large, le plus équitable, et en outre, pour les petites provinces, le point de vue le plus généreux. Il nous faut prêter l'oreille non seulement aux arguments judiciaires, mais aussi aux arguments humains et pour ainsi dire d'ordre sentimental, tout en faisant acte de bonne politique. Je suis heureux de pouvoir dire que ce sont les sentiments d'ordre sentimental qui nous font ici surtout agir. Et tout simplement pour vous montrer ce que peut être un argument judiciaire, je rappellerai que le député de

Pictou (M. Macdonald) a produit le même dossier relié en maroquin rouge que celui produit par le ministre de la Justice.

M. MACDONALD : Mon honorable ami est-il bien sûr de ne pas se tromper ? Dans le cas présent, il s'agissait d'une compilation de statuts.

M. MACLEAN (York-sud) : Mais le dossier en maroquin rouge se trouvait là tout de même. Eh bien, parlant en mon nom, et à titre de Canadien, je ne crains pas de demander la revision de la Constitution. Nous avons déjà procédé à cette œuvre, et les Etats-Unis ont aussi revisé leur constitution. Et si les Américains n'ont pas effectué dernièrement autant de changements formels et verbaux qu'ils auraient dû faire, il n'en est pas moins certain que l'administration actuelle, à Washington, a complètement bouleversé la constitution américaine à tel point que la république voisine jouit aujourd'hui d'un gouvernement absolument différent de celui qui avait été institué il y a cent trente ans. Et il est bien possible que notre propre Constitution ne s'harmonise plus avec nos institutions actuelles.

D'un autre côté, la situation a changé, de sorte que la Constitution ne répond plus aux exigences actuelles. Un état de choses nouveau rend nécessaire une nouvelle répartition de la représentation, principalement à l'égard des plus petites provinces.

Sans le dire en toutes lettres, le ministre de la Justice a laissé entendre qu'il devrait y avoir une union des Provinces maritimes. Et le représentant de la ville de Saint-Jean (M. Daniel) a déclaré que leurs représentants pourraient former un parti. Dans cette discussion, ils semblent s'être groupés.

Les revendications faites au nom des Provinces maritimes ont beaucoup de poids et le Parlement devrait être bon prince pour elles. A mes yeux, la population intéressée devrait moins se préoccuper de défendre sa représentation que d'obtenir sa part légitime de la prospérité qui semble régner aujourd'hui dans la plus grande partie de la confédération canadienne. Je désire que ces provinces conservent leur influence et que le Parlement leur donne un essor nouveau, si elles marchent plus lentement que les autres dans la voie du progrès. Je désire que le commerce européen trouve son principal débouché dans un port des provinces de l'Est. Les Chambres ne devraient rien épargner pour obtenir ce résultat. Elles devraient adopter, en matière de transport, une politique qui ferait converger vers les Provinces maritimes les produits qui s'échangent, non seulement, entre le Canada et l'Europe, mais aussi entre les Etats-Unis et l'autre continent, et qui ferait de ces provinces l'intermédiaire le plus important des relations commerciales entre l'Europe et l'Asie. Non content de les doter du plus beau port de mer de l'Amérique, je voudrais voir prospérer chez elles l'industrie des chantiers maritimes. Au lieu de dépenser en pure perte, selon moi, des subventions considérables pour leurs ports secondaires et leurs jetées ; elles devraient consacrer ces fonds à l'encouragement de la construction navale au moyen de primes et à l'amélioration de leurs grands ports de mer.



Quant à l'île du Prince-Edouard, le Parlement devrait certainement s'employer à rendre sa situation plus favorable en lui procurant de meilleur communications avec le reste du pays.

En ce qui a trait à la représentation aux Communes, si l'on me demandait mon avis, j'approuverais la création d'une union des Provinces maritimes sur des bases acceptables et l'adoption en Angleterre et au Canada de lois qui décréteront que, de ce moment-là, cette union n'aurait jamais moins de représentants que le nombre alors fixé d'un commun accord.

Au sujet de la revision de la Constitution, le ministre de la Justice nous a parlé du " modèle des parlements ". Eh bien ! le " modèle des parlements " ne tient pas uniquement compte des raisonnements basés sur la loi. Chez lui tout tend au perfectionnement, à " l'agrandissement de sa sphère d'action au moyen de précédents successifs ", expression dont le premier ministre s'est servi en plusieurs circonstances. Aussi la Constitution qui nous régit devrait être revisée, amendée et modifiée de manière à combler les désirs de la population et à faire face aux exigences de la situation actuelle. Comme le ministre de la Justice l'a prévu, il peut arriver qu'un jour la représentation de l'île du Prince-Edouard soit sur le point de disparaître; et même que cette province n'ait plus un seul représentant dans cette enceinte à cause de l'insuffisance de sa population.

Si nous demandions au parlement impérial de changer la base de la représentation, il y consentirait aussitôt. Nous pouvons modifier l'unité donnant droit à un représentant et accorder à la province de Québec 75 ou 100 députés. De cette manière, nous pouvons accroître la représentation des petites provinces.

Dois-je vous rappeler, monsieur l'Orateur, que le principe de la représentation basée sur la population, qui s'applique aux provinces, n'est pas observé dans les limites d'une même province. La députation de la province d'Ontario n'est pas répartie d'après la population. La ville de Toronto a cinq représentants aux Communes ; elle devrait en avoir neuf si on tenait compte du nombre d'habitants qu'elle renferme. Par conséquent, c'est un principe qui s'applique aux provinces et non aux municipalités. On y déroge donc beaucoup. Ainsi, le raisonnement dont on s'est servi cet après-midi mérite considération, dût-il entraîner la revision de la Constitution. Celle-ci ne m'effraie pas, bien qu'elle semble inspirer beau-

coup de répulsion à quelques députés. Les hommes d'il y a quarante ou soixante ans, les fondateurs de la confédération, n'avaient pas plus le monopole de la sagesse de leur époque que les auteurs de la constitution des Etats-Unis. Nous ne devons pas craindre de toucher à la loi organique du pays. Il est impossible de traiter ces questions uniquement au point de vue judiciaire. Je le répète, il faut avoir égard à la question humanitaire et sentimentale et, si nous en tenons compte, nous serons portés à garantir aux petites provinces le privilège d'occuper un certain rang au sein de la confédération.

M. A. A. McLEAN: Il y a un an, lors de la discussion de cette question au Parliament, on ne l'a pas étudiée comme elle mérite de l'être. Cette année, cependant, la Chambre paraît s'en occuper et j'espère que le public s'y intéresse également.

Je suis d'accord avec l'honorable député (M. W. F. Maclean) que nous venons d'entendre, et je crois que le Parlement ne doit pas craindre de reviser la Constitution lorsque les circonstances l'exigent. A mes yeux, il s'agit moins d'une interprétation de la loi que d'une question de justice et d'équité. Le conseil privé d'Angleterre a fixé le sens de la loi et il serait oiseux de revenir sur ce point. Du reste, l'auteur du projet de résolution l'a avoué. C'est plutôt au point de vue de la justice que le représentant de l'île du Prince-Edouard (M. J. J. Hughes) a envisagé le problème.

Lors de la réunion des fondateurs de la confédération à Québec, l'île du Prince-Edouard était représentée, ainsi que quatre autres provinces. Sir John A. Macdonald proposa d'accorder cinq représentants à l'île du Prince-Edouard. Les délégués de l'île repoussèrent cette offre. Le projet de résolution qui fut soumis dans cette circonstance et les paroles des représentants de l'île du Prince-Edouard ont été rapportés et je n'ai pas besoin de les citer de nouveau. Pendant les six, sept ou huit années qui suivirent, on fit des démarches afin d'engager l'île du Prince-Edouard à faire partie de la confédération. Ces démarches n'eurent pas de succès, parce que cette province considérait qu'elle avait droit à six représentants au lieu de cinq. C'était l'unique motif de son refus.

Ainsi qu'on l'a dit dans cette enceinte, les autorités impériales crurent à propos d'agrandir le territoire du Canada par l'annexion de Terre-Neuve et de l'île du Prince-Edouard. Lord Granville entama des négociations afin d'obtenir ces conditions avantageuses pour l'île du Prince-Edouard. Les dépêches furent échangées entre le gouverneur et le conseil privé du Canada. Celles qui furent favorablement accueillies demandaient qu'on accordât six représentants à l'île. Le conseil privé souscrivit à cette proposition et l'île du Prince-Edouard consentit à prendre rang parmi les provinces confédérées.

Le ministre de la Justice déclare aujourd'hui que la représentation qui fut alors accordée à l'île dépendait de l'état de choses qui régnait alors, et que l'île doit nécessairement voir diminuer le nombre de ses représentants, lorsque sa population diminue comparativemeent à celle des autres provinces. Or, examinons le raisonnement dont il s'est servi devant la cour suprême du Canada, lorsque ce tribunal eut à trancher le différend qui avait surgi entre la province et le Dominion. Son opinion n'était pas la même qu'aujourd'hui. Quant au point principal soulevé par le présent projet de résolution, le ministre de la Justice, en 1903, n'était pas du même avis qu'en 1907. Souffrez que je cite quelques-unes de ses assertions devant la cour suprême du Canada :

> Vos Seigneuries verront dans les résolutions de Québec qu'à cette époque on proposa d'admettre Terre-Neuve et l'île du Prince-Edouard dans l'union et de composer la Chambre des communes de 194 membres dont cinq représenteraient l'île du Prince-Edouard. Or, les débats auxquels donnèrent lieu les résolutions soumises à la conférence de Québec et, surtout, l'attitude des délégués de l'île du Prince-Edouard à cette date ont prouvé que c'est à cause de l'insuffisance de la représentation que les résolutions offraient à l'île du Prince-Edouard, que celle-ci refusa de faire partie de la confédération.

Telle était à cette époque l'opinion du ministre de la Justice. Telle était l'unique raison qu'il fit valoir devant la cour suprême du Canada. Plus loin, il ajoutait :

> Si, dans ces circonstances, nous considérons —et nous le considérons en effet—que les résoulutions exigeaient que l'île eût six représentants dans une Chambre de 200 députés, il nous semble que nous avons les meilleures raisons de croire que c'était le résultat d'un pacte et d'une convention, et qu'on entendait que ce nombre serait le minimum fixe au-dessous duquel la représentation de cette province ne devrait jamais descendre.

Or, ce n'est pas le raisonnement dont le ministre de la Justice s'est servi aujourd'hui. Il n'a pas prétendu que la représentation de cette province ne doit jamais être moindre que ce minimum. Il a soutenu que cet arrangement n'était que temporaire et ne devait subsister que depuis 1873 jusqu'au recensement décennal suivant. Je me demande comment une conversion si radicale a pu s'opérer depuis 1904. En effet, le ministre de la Justice n'est plus du même avis. Le très honorable premier ministre pourrait peut-être nous expliquer pourquoi son collègue a élevé la voix aujourd'hui, pourquoi il a tenu les propos que nous avons entendus. Il avait même dit :

> Or, ceux qui ont rédigé ce statut d'après les conditions de l'union entre l'île et le Dominion ont-ils jamais eu un tel résultat en vue? Nous ne le pensons pas. Il nous semble qu'il

n'est pas question de la représentation basée sur la population dans ce sens-là.

Le ministre de la Justice déclare aujourd'hui qu'il s'agit de la représentation basée sur la population. Je ne sais pas quelle thèse accepter. Il me semble préférable de nous en tenir au raisonnement dont il s'est servi dans la cour suprême du Canada et de conclure qu'il n'est pas question du chiffre de la population et que nous avons droit à la représentation qui a été fixée par pacte solennel conclu entre l'île du Prince-Edouard et la confédération canadienne en 1873.

Pourquoi cette province s'était-elle tenue à l'écart jusque-là ? Etait-ce parce qu'elle ne devait pas être représentée à perpétuité par six députés ? C'eut été folie de sa part de résister plusieurs années durant dans l'unique but d'obtenir six représentants aux Communes pendant huit ans, de 1873 à 1881. Une pareille convention eut été absurde. Selon moi, on n'y a jamais pensé. Comme le disait le ministre de la Justice devant la cour suprême, ceux qui ont arrêté les conditions de l'union n'ont pas songé à un arrangement de cette nature.

Que n'a-t-on pas dit au sujet de l'accroissement de la population. Les uns ont soutenu qu'on ne devait pas tenir compte de ce facteur dans la solution du problème. Quel était le territoire de Québec en 1867, lorsque cette province entra dans la confédération. Il mesurait environ 101,735 milles carrés. Aujourd'hui, sa superficie est de 260,862 milles carrés. Cela ne doit pas entrer en ligne de compte, dit-on. La loi de 1871, qui a été citée, déclare formellement le contraire. L'article 3 dispose que :

> Avec le consentement de la législature de toute province de ladite confédération, le Parlement du Canada pourra de temps à autre augmenter, diminuer ou autrement modifier les limites de telle province, à tels termes et conditions qui pourront être acceptés par ladite législature, et il pourra de même, avec son consentement, établir des dispositions touchant l'effet et l'opération de cette augmentation, diminution ou modification de territoire de toute province qui devra la subir.

Il faut qu'il y ait augmentation ou diminution. La superficie du territoire de la province de Québec a-t-elle été agrandie ou restreinte? Je lirai un extrait de la loi que cette Chambre adopta en 1898. Il démontre que le changement des limites de cette province a été effectué en vertu des dispositions d'un statut impérial de l'année 1871. Voici :

> Considérant que la loi de 1871 concernant l'Amérique britannique du Nord décrète que le Parlement du Canada pourra de temps à autre, avec le consentement de la législature de toute province de ladite confédération, augmenter, diminuer ou autrement modifier les limites de telle province. . .

Puis, la loi décrète que les limites de la province de Québec s'étendront jusqu'à certains points au nord-est et au nord-ouest. Ainsi, la superficie du territoire de cette province fut agrandie en vertu des dispositions du statut impérial. Aujourd'hui, cette province couvre une étendue de 118,400 milles carrés de plus qu'en 1867—elle a doublé sa superficie.

Je n'ai pas l'intention de faire de longs commentaires et je me bornerai à dire que, depuis plusieurs années, la population de l'île du Prince-Edouard s'adresse à la législature fédérale afin d'obtenir le redressement de ce grief. Elle n'a jamais capitulé. Dès qu'elle s'est aperçue qu'une erreur avait été commise—j'emploie à dessein le mot erreur, car ça n'a jamais pu être autre chose qu'une erreur qui s'est glissée dans la rédaction du traité d'alliance entre les deux gouvernements—cette province s'est adressée aux autorités fédérales pour obtenir la revision de la Constitution afin de remettre les choses en l'état où elles devraient être, prétend-elle.

Il me semble que, si le premier ministre consent à étudier ce problème et à examiner la correspondance, il s'apercevra qu'en exauçant ce désir, le Parlement du Canada rendrait simplement justice à cette province, comme elle a le droit de s'y attendre.

Où sont allés les habitants des Provinces maritimes? J'ai lu dans un journal publié à Toronto que, pendant quarante ans, la population de ces provinces s'est tenue à l'écart et à murmuré. Pendant ce laps de temps, ces provinces ont perdu de cinq à six cent mille habitants. Où sont allés ces hommes et ces femmes? Dans les provinces d'Ontario, de Québec, du Manitoba, de la Saskatchewan, d'Alberta, de la Colombie-Anglaise. Ils sont dispersés dans ces provinces. Ayant vu le jour dans l'île du Prince-Edouard, ils sont attachés à la vieille province que baigne l'océan. Si cette question était soumise au vote populaire, on trouverait dans toute l'étendue du territoire, de cinq à six cents mille citoyens originaires des Provinces maritimes qui prieraient le Parlement du Canada de rendre justice à celles-ci.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, ce n'est pas la première fois que l'honorable député de King (I.P.-E.) appelle sur cette question, l'attention de la Chambre. C'est la deuxième fois, sinon la troisième, qu'il revient à la charge. Quant à moi, je suis bien aise de dire que cet important problème éveille de plus en plus la curiosité publique. Aujourd'hui, la députation lui a porté plus d'intérêt qu'auparavant et il y a lieu de la féliciter d'avoir conduit le débat d'une manière si intéressante et si habile.

Cette question est compliquée, importante et ne manque pas d'offrir des difficultés, lorsqu'on l'envisage au point de vue de la Constitution.

Mais, avant de m'aventurer plus loin et afin de bien connaître le terrain de la discussion, il y a peut-être lieu de redire à la

Chambre quels sont les termes mêmes du projet de résolution que le député de King vous a remis, monsieur l'Orateur. Ce document est couché en ces termes :

Qu'une humble adresse soit présentée à Sa Majesté le roi Edouard VII, demandant qu'il lui plaise de faire soumettre au parlement impérial un projet de loi tendant à modifier la loi concernant l'Amérique britannique du Nord de telle sorte que les Provinces maritimes du Canada, comprenant le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard n'aient jamais dans la Chambre des communes, un nombre de représentants moindre que le nombre assigné à chacune d'elles lors de son entrée dans la confédération.

Tous ceux qui liront ce projet de résolution conviendront que ses conclusions ne sont nullement subversives, mais qu'elles sont très modérées, en somme. Si nous étions libres de suivre notre penchant en de pareilles matières, nous ne verrions pas d'inconvénient grave à les adopter. Elles se bornent à demander qu'on déroge au principe fondamental de la confédération, de manière à empêcher que les Provinces maritimes, quelles que soient les circonstances, puissent avoir une représentation plus faible qu'à l'époque où elles ont uni leur sort. Elles demandent aussi qu'on déroge dans la même mesure au principe qui nous sert de guide dans la répartition de la représentation.

Cependant, cette dérogation, si minime qu'elle soit, implique une modification de la Constitution, qui est toujours un acte grave qu'on ne doit pas accomplir de gaîté de cœur. Je prétends qu'il ne faut consentir à la revision des lois organiques d'un pays qu'afin de redresser un grief permanent auquel on ne saurait remédier autrement qu'en ayant recours à ce moyen extrême.

Voici un fait incontestable : lorsque les fondateurs de la confédération ont rédigé la loi concernant l'Amérique britannique du Nord, ils n'ont pas prévu qu'un sort différent était réservé aux diverses provinces. Ils pensaient que celles-ci marcheraient du même pas dans la voie du progrès et qu'à chaque période décennale, elles seraient toutes rendues au même point.

Cette prévision se réalisa dix ans après la confédération. Lorsque le recensement eut lieu et qu'il fallut, pour obéir à la constitution, remanier la carte électorale du pays, la représentation des Provinces maritimes ne fut pas diminuée. Mais, pendant que les années se succédaient et que les autres provinces voyaient croître le nombre de leurs habitants, la population des Provinces maritimes demeurait presque stationnaire. La présente requête est le résultat de cet état de choses.

Il est manifeste que l'opinion qu'entretenaient les fondateurs de la confédération fut partagée par les représentants de l'île du Prince-Edouard qui prirent part à la première conférence, à Charlottetown, ainsi que par les délégués qui vinrent à Ottawa, en 1873. En 1867, eu égard à sa population, l'île du Prince-Edouard aurait eu droit à cinq représentants, mais elle désirait en avoir six, et ne pouvant les obtenir, elle retarda jusqu'en 1873 son adhésion à la confédération. Cette année-là, on prévoyait si bien que la population de l'île pourrait décroître qu'on n'incorpora dans l'acte d'union aucune disposition destinée à parer à cette éventualité. Les délégués de l'île avaient sous les yeux l'exemple que leur avait donné, deux ans auparavant, la Colombie-Anglaise qui s'était prémunie contre une diminution éventuelle de sa population. Evidemment, ceux qui arrêtèrent les conditions de l'entrée de l'île dans la confédération n'ont pas songé qu'un tel résultat pourrait se produire.

De fait, la population des Provinces maritimes n'a pas augmenté dans la même proportion que la population des autres provinces. Pour obéir aux prescriptions de la loi concernant l'Amérique britannique du Nord, il a fallu diminuer le nombre de leurs représentants. Mais, en sera-t-il toujours ainsi ? Doit-on s'attendre qu'à l'avenir les Provinces maritimes feront des progrès plus lents que les autres provinces ? Quant à moi, j'augure mieux de leur avenir et du sort réservé au pays en général. Je n'ai aucun doute et j'espère que toute la députation est également d'avis que, après le prochain recensement, on constatera que la population de la Nouvelle-Ecosse s'est accrue dans la même proportion que la population des autres provinces, et qu'elle pourra au moins conserver le nombre de représentants qu'elle a maintenant dans cette enceinte. J'espère qu'on pourra en dire autant du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. On s'apercevra, j'en ai le ferme espoir, que ces provinces, non seulement n'ont pas rétrogradé, mais ont reconquis le terrain perdu.

Cet espoir peut être chimérique, mais je suis convaincu que le sort que les Provinces maritimes ont subi pendant les deux dernières périodes décennales est plutôt le résultat de circonstances fortuites que la conséquence d'un état de choses qui devra se perpétuer.

Si, par malheur mes prévisions sont déjouées, si ces provinces ne regagnent pas le terrain perdu et si, comme on l'a dit, la représentation de l'île du Prince-Edouard menace de disparaître, les autres provinces, j'en suis sûr, seront bien aises de prendre les mesures nécessaires pour l'élever au rang qu'elle occupait lors de son entrée dans la confédération. Ceci soit dit pour démontrer que le remède que l'honorable député (M. Hughes) veut appliquer ne doit être employé que comme une dernière ressource et si l'on s'apercevait qu'il n'y a pas autre chose à faire.

Le prétendu accroissement du territoire de la province de Québec a servi d'argument à l'appui du projet de résolution. Le

représentant de Saint-Jean (M. Stockton), en particulier, m'a prié de dire ce que j'en pense. Il m'a rappelé que j'ai déclaré en 1898 que nous n'avions pas l'intention de donner à cette province plus de territoire que ne lui en reconnaissait la loi qui était alors en vigueur. La loi de 1898 n'a pas été adoptée dans le dessein d'agrandir le territoire de la province de Québec. Son unique but était de déterminer les frontières de cette province. A notre avènement au pouvoir, en 1896, nous avons constaté que nos prédécesseurs avaient entrepris cette tâche. Si ma mémoire est fidèle, les autorités fédérales et le gouvernement provincial avaient nommé une commission mixte afin de la mener à bonne fin. A cette époque, la frontière septentrionale de la province de Québec n'était pas connue. On se demandait si elle se trouvait à la ligne du partage des eaux ou ailleurs.

Et si Québec était borné au nord par cette ligne, il y avait plusieurs lignes de partage des eaux, et la question était de savoir laquelle devait être la limite. Ensuite on ne pouvait déterminer cette ligne qu'en faisant des études très coûteuses. Les commissaires représentant les gouvernements fédéral et provincial ont cru qu'il était désirable que les limites du nord et de l'est fussent déterminées par les accidents géographiques afin d'éviter la nécessité d'établir à grands frais la limite par un arpentage sur le terrain même. Mais l'intention n'était pas de donner à la province de Québec plus qu'elle avait déjà.

Lorsque mon honorable ami de Saint-Jean (M. Stockton) affirme que par ce statut nous avons donné à la province de Québec 100,000 milles carrés de territoire de plus que ce qu'elle possédait avant la mise en vigueur de cette loi, je dois lui dire que tout cela est bien loin d'être exact. Nous ne savons pas ce qu'était le territoire de Québec avant l'adoption de cette loi. Nous savons ce qu'il est aujourd'hui, mais tant que la question de savoir ce qu'était la limite légale n'a pas été réglée, il était impossible de dire quelle quantité de territoire avait été ajoutée à Québec, ou si on en avait ajouté. Mais supposons que le territoire de la province de Québec ait été agrandi de 100,000 milles carrés, je demande à mon honorable ami de Saint-Jean, dans le meilleur esprit possible, en quoi cela affecterait la question en discussion présentement. Mon honorable ami sait tout aussi bien que moi que jamais un recenseur n'a mis le pied dans ce territoire où ne vit aucun blanc. Il s'y trouve peut-être quelques Indiens, mais ils décroissent continuellement en nombre. On n'a donc pas, lors du dernier recensement, compté la population de ce territoire parce qu'il n'y en avait pas à recenser, et l'addition de ce territoire à Québec en 1898 n'a contribué en rien à ce que les provinces de l'île du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick perdent des représentants dans cette Chambre. Conséquemment, à mon humble avis, ce fait ne peut être mis dans la balance dans le moment, et je doute fort qu'il compte jamais pour quelque chose. Mais je vais plus loin, nous devons discuter cette question avec justice et ne pas chercher à prendre avantage sur personne. S'il était vrai qu'en vertu de cette loi la province de Québec ait obtenu un territoire différent de celui qu'on avait l'intention de lui donner à l'époque de la confédération, et que dans ce territoire il y eut sinon une population nombreuse, du moins une population suffisante pour changer l'unité de la représentation de même que le nombre permanent des représentants des autres provinces, pour ma part je serais le premier à dire que dans ces circonstances la Constitution devrait être modifiée, et que Québec ne devrait pas occuper une position de nature a causer des torts aux autres provinces. Mais nous n'avons rien de tel devant nous. Toute l'argumentation sur laquelle est basée la critique de mon honorable ami est simplement un raisonnement en l'air ; elle ne repose sur aucune base ; elle n'est pas pratique. On ne doit donc pas la prendre en considération et pour ma part je ne suis pas disposé à lui donner de l'importance. Le principe sur lequel la confédération a été fondée est indubitablement le principe de la représentation d'après la population. On peut dire que la cause même de la fondation de la confédération en 1867 a été la crise à laquelle était arrivée cette question de la représentation suivant la population et qu'il fallait en sortir.

Je ne doute pas que la confédération aurait tout de même été fondée, abstraction faite de cette considération, mais elle l'a été à cette époque pour cette raison même. Le sentiment en faveur de la représentation basée sur la population était tellement fort à ce moment et on était tellement imbu de l'idée qu'il fallait y adhérer sans rien y changer, que les principaux membres de la conférence de Québec, M. Brown entre autre, et sans doute sir John A. Macdonald, ne voulurent consentir à admettre l'île du Prince-Edouard qu'à la condition qu'elle n'aurait que la représentation à laquelle lui donnerait droit sa population. M. Galt était d'un avis différent. Il était prêt à accorder à l'île du Prince-Edouard une représentation plus forte que celle à laquelle lui donnerait droit sa population. Mais aujourd'hui, après quarante années de mise en pratique de la confédération, bien que je sois certain que nous nous accordions tous sur le maintien du principe de la représentation basée sur la population, il n'y a personne dans cette Chambre qui soit prêt à dire qu'il faut y adhérer techniquement et avec pédanterie. Les latins disaient *summum jus, summa injuria*, c'est-à-dire que si vous poussez un principe à ses extrêmes limites vous tombez dans l'injustice, et si vous appliquez avec la dernière rigueur le principe de la représentation, d'après la population et que

vous ne fassiez aucune exception, vous pouvez commettre une injustice à l'égard de quelqu'un. C'est probablement une question de sentiment plus qu'une question de justice ou d'injustice. J'admets avec mon honorable ami de York-sud,—je ne m'accorde pas souvent avec lui, mais dans cette circonstance je suis de son avis—qu'il y a dans les Provinces maritimes au sujet de cette question un sentiment qui s'affirme, que nous ne devons pas ignorer et que pour ma part je veux respecter si possible. Si la province de l'île du Prince-Edouard avait par exemple dix députés, lorsque sa population ne lui donne droit qu'à quatre, je ne crois pas que la confédération en souffrirait beaucoup. Je crois que la confédération fonctionnerait aussi facilement, peut-être plus facilement. On pourrait dire la même chose de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Mais, monsieur l'Orateur, là n'est pas la question. Voici ce que nous avons à discuter pour le moment. Dans le Parlement, ici, nous pouvons faire comme bon nous semble, nous sommes la majorité; mais les membres de cette Chambre sont-ils prêts à dire que, si une province se sent maltraitée par les conditions de la confédération, qui ont été acceptées par toutes les provinces, ils demanderont au parlement fédéral de modifier la constitution de la manière que le désire cette province en particulier ? Une telle conduite pourrait avoir de très sérieuses conséquences. La confédération est un pacte qui a été conclu en premier lieu entre quatre provinces, et qui a été accepté par les neuf provinces qui sont entrées dans l'union et je soumets aux honorables membres de cette Chambre que ce pacte ne doit pas être modifié à la légère. On ne devrait y toucher que dans les cas de nécessité réelle et après que les provinces auront eu l'occasion de se prononcer. Mon honorable ami d'York, N.-B. (M. Crocket) a dit que le discours du trône annonçait que nous allons demander au Parlement de modifier les conditions financières de la confédération. Cela est très vrai, mais mon honorable ami doit savoir que nous n'avons pris cette détermination qu'à la suite d'une conférence avec les provinces et après que tous les gouvernements provinciaux se fussent unis pour demander la même chose.

M. STOCKTON : Excepté la Colombie-Anglaise.

Sir WILFRID LAURIER : La Colombie-Anglaise a consenti au principe général posé par les autres provinces, mais elle a demandé pour elle-même un traitement spécial. Il y a une grande différence, dans les circonstances, entre demander au Parlement de sanctionner ce qui a déjà été convenu par toutes les provinces, et demander au Parment, sans s'occuper du tout des vues des autres provinces, d'ouvrir immédiatement la porte aux attaques contre notre Constitution. Je suis très heureux que cette question ait été soumise à la Chambre. Je désire qu'elle soit discutée ici et dans les journaux du pays. Je veux que le peuple y songe ; je veux que l'Ontario et Québec l'étudient. Québec n'a rien à gagner ni à perdre et je ne vois pas que l'Ontario ait non plus beaucoup à y gagner ou à y perdre, mais toutes les provinces ont un intérêt considérable à adhérer à la Constitution. Pour cette raison, je crois que la Chambre devrait procéder avec lenteur, et laisser le peuple discuter la question avant d'adopter une décision finale. Il n'y a rien qui presse. Supposons que nous adoptions cette résolution et que nous obtenions l'assentiment du parlement impérial, le changement ne pourrait dans tous les cas avoir lieu qu'après le recensement de 1911. De sorte que nous avons du temps à nous pour étudier cette question, et il est bon que nous la discutions sous tous les points de vue. Pour ma part je dis que c'est une question au sujet de laquelle nous pouvons être généreux. Même si la représentation n'était pas minutieusement et absolument en proportion de la population ; même si l'île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick devaient avoir dans cette Chambre un ou deux députés de plus que le nombre que leur accordait en premier lieu la Constitution, cette concession serait un acte de gracieuseté et de générosité qui retournerait peut-être à l'avantage de la confédération. Mais la Chambre doit hésiter à se prononcer avant de connaître les vues des provinces intéressées.

M. R. L. BORDEN : Sous certains rapports, monsieur l'Orateur, le Canada n'a pas autant d'autonomie que l'Australie, et cette question de modifier notre Constitution en est un exemple. En Australie, le parlement fédéral a le pouvoir, à certaines conditions, de modifier la constitution même dans une question de ce genre, mais il ne peut le faire que s'il est appuyé par la majorité dans les deux Chambres et après que ce vote a été soumis au peuple et approuvé par une majorité du peuple dans une majorité des diverses provinces. J'approuve l'honorable chef du Gouvernement lorsqu'il dit qu'il ne faut pas entreprendre à la légère de modifier les termes de notre Constitution, et je suis porté à penser comme lui qu'il est nécessaire d'avoir une consultation avec toutes les provinces. Il est vrai que les provinces sont déjà représentées ici, mais comme c'est un pacte fédéral qu'on nous demande de modifier, il n'est que juste que chaque province soit consultée, et que sa décision soit rendue dans la plénitude du droit qu'elle possède comme individualité distincte.

Mais je ne suis pas prêt à accepter toutes les idées émises par mon honorable ami. Il fait une distinction entre ce qui est proposé par cette résolution et ce que propose le Gouvernement au sujet du remaniement des arrangements relatifs aux subventions aux provinces. La raison principale sur laquelle on se base pour faire ce remaniement, c'est

que des circonstances imprévues ont surgi. C'est justement ce qui a été argué devant l'honorable premier ministre et ses collègues lors de la dernière conférence, et ils ont accepté cet argument. Sûrement alors ce n'est pas trop de dire que dans cette question aussi des conditions imprévues ont surgi. Mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a basé ses arguments qui portent presque entièrement sur le côté juridique sur le fait que l'île du Prince-Edouard devait savoir ce qu'elle faisait quand elle a accepté le marché et croyait que sa population augmenterait. Mon honorable ami a passé les neuf dixièmes de son temps à dire aux honorables membres de cette Chambre ce qu'ils savaient tous déjà, savoir que les cours ont déclaré que l'île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick n'ont pas de droit légal à une représentation plus forte que celle qui leur est accordée par la loi récemment adoptée par ce Parlement. Mais l'objet de l'honorable député de King (M. Hughes) n'était pas de savoir ce que la Chambre pensait du côté légal de la question. Ce qu'il lui a demandé, c'est de prier dans une humble adresse le parlement impérial de modifier l'acte de la confédération de façon que les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard n'aient jamais un nombre de représentants moindre que celui qui leur a été accordé lors de leur entrée dans la confédération. Mais l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) n'a pas traité la question au même point de vue que la plaçait l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) mais simplement au sens strict de l'interprétation de la Constitution telle qu'elle a été fixée récemment par la cour suprême du Canada et le comité judiciaire du conseil privé.

Ce n'est pas sur ce terrain que la question a été posée devant la Chambre et ce n'est pas non plus dans cet esprit que l'honorable premier ministre l'a discutée. Il l'a placée sur une base plus large et l'a traitée en homme d'Etat. Il s'est demandé s'il était désirable d'apporter à la Constitution des amendements du genre de ceux qui sont contenus dans la résolution. Le très honorable premier ministre a paru faire une distinction entre la modification des termes de la Constitution au sujet de subventions aux provinces, et les amendements au sujet de leur représentation au parlement fédéral. Je ne puis voir de différence de principe entre amender la Constitution pour un objet ou l'amender pour un autre. Pas plus dans un cas que dans l'autre on ne doit se hâter. Dans chaque cas nous devons consulter les autres provinces ; mais je crois que nous avons tout autant de droit et de raison de modifier la Constitution au sujet de la représentation des provinces qu'au sujet des subventions.

En réponse à la question posée par mon honorable ami le député de Saint-Jean, ville et comté, (M. Stockton) l'honorable premier ministre a dit que dans le remaniement des subventions, le gouvernement fédéral avait le consentement de toutes les provinces. Ce n'est pas ainsi que je le comprends. Si ces résolutions sont mises à exécution, elles le seront avec le consentement de toutes les provinces à l'exception de la Colombie-Anglaise. Telle est la situatios ainsi que je la comprends, et mon honorable ami base son raisonnement sur une méprise. Il a dit que la Colombie-Anglaise avait consenti à une revision. Oui, mais pas à celle que le Gouvernement proposera à la Chambre d'adopter par un bill que mon très honorable ami présentera sous peu, si je suis bien informé. Les conditions veulent tout dire lorsqu'il s'agit d'une revision. Mon très honorable ami dit que la Colombie-Anglaise n'a pas accepté les conditions mais a approuvé l'idée d'une revision, et conséquemment a consenti à ce qu'il proposera bientôt. Ce n'est pas ainsi que je l'entends, et je ne crois pas que si cette motion de mon honorable ami de King (M. J. J. Hughes) était adoptée ce soir, nous nous écarterions d'aucun des principes bien définis sur lesquels le très honorable premier ministre s'appuiera lorsqu'il déposera le bill qui nous a été promis dans le discours du trône.

Il y a une autre remarque que je désire faire et un autre exemple que je veux tirer de la constitution de la confédération australienne. La chambre des représentants de cette confédération se compose de 75 membres, dont 26 sont nommés par un état, et 23 par un autre, 9 par un troisième, 7 par un quatrième, et 5 par chacun des plus petits états. Il y a dans la constitution une condition expresse qu'aucun des états qui sont entrés à l'origine dans la confédération n'aura moins de cinq représentants dans la chambre des députés. C'est là un exemple frappant du principe invoqué par mon honorable ami de King et par tous les honorables députés des Provinces maritimes, et il me semble que ce ne serait pas aller trop loin que de nous conformer à ce principe, et ce ne serait pas trop de la part du gouvernement actuel que de prendre des mesures immédiates—il aurait même pu les prendre avant aujourd'hui—pour consulter les autres provinces dans le but de savoir si elles n'auraient pas d'objections à une proposition de ce genre. Je suis porté à croire que les plus grandes provinces répondraient à cette question avec le même esprit que l'honorable premier ministre a montré ce soir, et qu'elles seraient disposées à accorder aux trois provinces maritimes, dont la population n'a pas augmenté aussi rapidement que celles des autres parties du pays, une représentation qui ne serait jamais plus petite que celle qu'elles avaient lorsqu'elles sont entrées dans la confédération. Dans tous les cas, voici un exemple direct dans la constitution australienne que les plus petites provinces de cette confédération n'auront jamais moins de cinq re-

présentants dans une chambre de 75 membres. Le premier ministre a exprimé beaucoup de sympathie en faveur de cette résolution. Il nous donne l'espérance qu'à une époque future encore inconnue, la population des Provinces maritimes aura augmenté de telle sorte que l'injustice aura disparu. Il devra se rappeler que dans des provinces comme le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard, il y a toujours une forte tendance à émigrer. Je crois que la même chose est vraie pour tout pays qui est presque entouré par la mer ainsi que le sont les Provinces maritimes, et bien que nous croyions et espérions voir ces provinces se développer et prospérer, il est, cependant possible que l'avenir ne donne pas l'augmentation proportionnelle nécessaire pour que les espérances de l'honorable premier ministre soient remplies. Mon honorable ami a parlé comme si une augmentation continue dans les Provinces maritimes accomplirait ce qu'il désire. Il me permettra de lui faire remarquer qu'il ne faut pas seulement une augmentation mais une augmentation proportionnelle à celle des autres provinces, avant que les Provinces maritimes puissent obtenir aucun soulagement de ce qu'il considère être une injustice. Bien que nous puissions entretenir l'espoir que le premier ministre a si éloquemment exprimé, y a-t-il quelques raisons pour que dans l'intervalle, certaines précautions ne soient pas prises ? Si l'attente et l'espoir de l'honorable premier ministre sont réalisés, aucun mal n'aura été fait ; d'un autre côté, s'ils ne se réalisent pas à une date aussi rapprochée que celle qu'il a en vue, alors, l'état de choses que la population des Provinces maritimes considère comme une injustice aura cessé.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Cette résolution est accueillie d'une façon plus sérieuse que je ne l'avais cru, par le premier ministre et le chef de l'opposition, de même que par le leader du troisième parti, l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) qui croit que sa province ne s'est pas conduite dans le passé aussi généreusement qu'elle aurait pu le faire à l'égard des Provinces maritimes. Quelques-uns d'entre nous de la province d'Ontario, croient que ces trois provinces ont été traitées plus que généreusement de plusieurs manières. Je ne désire pas discuter ce point ce soir parce que ce n'est pas le temps convenable. Mais si cette résolution doit être considérée d'une façon aussi sérieuse qu'elle paraît devoir l'être, je crois que les représentants des provinces d'Ontario et de Québec devraient prendre une plus grande part au débat. Les représentants de cette province n'ont pas cru devoir discuter cette question de cette façon, bien que je croie que nous avons démontré combien nous étions disposés à être généreux. Je crois que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et l'honorable député qui siège auprès de lui (M. Foster) peuvent m'appuyer dans ce que je dis ; l'un vient de la province de la Nouvelle-Ecosse, et l'autre de la province du Nouveau-Brunswick, mais tous deux représentent des circonscriptions de la province d'Ontario. Nous avons prouvé que nous étions généreux et que nous savions prendre soin de ceux que les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick n'ont pas, pour le moment, voulu protéger. Je ferai remarquer que le chef de l'opposition lorsqu'il a parlé, a presque oublié de quelle province il vient, car il a répété le mot " nous ", en parlant de la population de la Nouvelle-Ecosse.

M. LENNOX : Il avait ce droit.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Il avait ce droit ainsi que le dit l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Je ne porte aucune plainte, car je comprends que l'honorable député (M. R. L. Borden), comme chef d'un grand parti, représente tout le Canada. Maintenant que j'ai fait connaître ce que je croyais être juste dans ce cas-ci,—savoir que les représentants des provinces d'Ontario et de Québec n'ont pas pris part à ce débat, probablement pour la raison que j'ai indiquée au commencement, parce que cette résolution était plutôt considérée comme une résolution d'un caractère académique et que la discussion en a été beaucoup plus sérieuse que mes collègues d'Ontario et moi-même nous nous y attendions—je crois que nous pouvons proposer l'ajournement de ce débat, afin que nous puissions considérer la question au point de vue des autres provinces, et consulter les gouvernements provinciaux avant d'aller plus loin, ou au moins avant que la résolution soit adoptée par cette Chambre. Je propose l'ajournement du débat.

Le vote est pris sur la motion de M. McCarthy (Simcoe-nord).

Ont voté pour:

Messieurs

| | |
|---|---|
| Archambault, | Lemieux, |
| Aylesworth, | Loggie, |
| Beauparlant, | Lovell, |
| Béland, | Maclean (Lunenburg), |
| Bole, | McCarthy (Simcoe), |
| Borden (sir Frederick), | McCool, |
| Bourbonnais, | McIntyre (Perth), |
| Brodeur, | McIntyre (Strathcona), |
| Burrows, | McLennan, |
| Caldwell, | McKenzie, |
| Calvert, | Marcile (Bagot), |
| Campbell, | Marcil (Bonaventure), |
| Carney, | Martin (Montréal, Ste-Marie), |
| Cash, | Meigs, |
| Clarke, | Miller, |
| Copp, | Oliver, |
| Crawford, | Pardee, |
| Demers, | Paquet, |
| Derbyshire, | Rat- |
| Desjardins, | Reid (Ristigouche), |
| Devlin (Nicolet), | Roche (Halifax), |
| Dubeau, | Ross (Cap-Breton), |
| Emmerson, | Ross (Rimouski), |
| Fielding, | |
| Finlay, | |

Fisher,
Fortier,
Gauvreau,
Geoffrion,
Girard,
Harty,
Jackson (Selkirk),
Johnston,
Kennedy,
Knowles,
Lachance,
Lanctot,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne
(Drum. et Arth.),
LeBlanc,
Savoie,
Schell (Oxford),
Sinclair,
Sloan,
Smith (Nanaïmo),
Smith (Oxford),
Stewart,
Talbot,
Telford,
Templeman,
Turriff,
Verville,
Walsh (Montréal, Ste-Anne),
Wright (Renfrew),
Zimmerman.—78.

Ont voté contre:

Messieurs

Alcorn,
Armstrong,
Barker,
Barr,
Bennett,
Bergeron,
Black,
Blain,
Borden (Carleton),
Broder,
Carvell,
Chisholm (Huron),
Clements,
Cockshutt,
Crocket,
Daniel,
Elson,
Foster,
Ganong,
Gunn,
Henderson,
Herron,
Hughes
(King, I.P.-E.),
Jackson (Elgin),
Lake,
Lancaster,
Laurence,
Law,
Lennox,
Lewis,
Maclean (York-sud),
McLean
(Queen, I.P.-E.),
Marshall,
Martin
(Queen, I.P.-E.),
Northrup,
Pickup,
Pringle,
Reid (Grenville),
Roche (Marquette),
Schaffner,
Sproule,
Stockton,
Taylor,
Ward,
White,
Wilmot,
Wilson
(Lennox-et-Adding.),
Wright (Muskoka)—48.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

## QUESTION RELATIVE AU TRANSPORT DU COURRIER ET DES VOYAGEURS SUR L'INTERCOLONIAL.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de lever sa séance.

M. STOCKTON : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je veux poser au ministre des Chemins de fer et des Canaux une question sur un sujet qui occupe beaucoup l'attention de ma province dans le moment ; il s'agit d'un prétendu arrangement entre le Gouvernement et la compagnie du chemin fer canadien du Pacifique pour le transport des malles des voyageurs sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Halifax, ce qui laisserait le port de Saint-Jean de côté. Je désire demander au ministre des Chemins de fer s'il y a quelque vérité dans cette nouvelle et si un arrangement de ce genre a été conclu.

L'hon. M. EMMERSON : Aucune proposition de ce genre pour l'usage de l'Intercolonial n'a été faite, et il n'est pas question non plus de laisser de côté le port de Saint-Jean en rapport avec le service transatlantique. Je puis dire afin de mieux renseigner mon honorable ami et la population de la province du Nouveau-Brunswick, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait au département des Chemins de fer, la proposition d'avoir une conférence en vue de donner à cette compagnie, à certaines conditions, des droits de parcours sur le chemin de fer Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax. Jusqu'à présent, la question est à l'état de simple proposition ; il n'y a pas eu de conférence. Le département des Chemins de fer a répondu qu'il était prêt à étudier toute proposition qui pourrait être faite. Le département n'est pas disposé à refuser ces droits, pourvu que les conditions fussent de nature à protéger les intérêts de l'Intercolonial.

M. R. L. BORDEN : Quel sujet le premier ministre propose-t-il de faire discuter par la Chambre demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous nous proposons de discuter le bill du ministre de la Justice concernant la réglementation de l'exportation de l'énergie électrique.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures et quinze minutes du soir.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 29 janvier 1907.

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

## DEMANDE RELATIVE AU DEPOT DE DOCUMENTS.

L'hon. M. FOSTER : Avant que les ordres du jour soient appelés, je désire signaler à l'attention des bureaux en cause que nombre de documents demandés il y a quinze jours et dont le dépôt avait été ordonné par le comité des comptes publics, n'ont pas encore été déposés, si je ne me trompe, bien que le bureau de l'auditeur général se soit en ce qui le regarde, conformé sur-le-champ à la demande qui lui était faite. Mais, bien entendu, les documents déposés par l'auditeur général sont loin d'être les seuls dont nous ayons besoin.

Sir WILFRID LAURIER : Quels sont les départements qui ne se sont pas encore conformés à la demande ?

L'hon. M. FOSTER : Le département des Chemins de fer et des Canaux et le département des Travaux publics. Je signalerai également au ministre de la Milice deux documents dont j'ai fait mention il y a quinze jours et qui n'ont pas encore été déposés, bien que dans un cas, l'ordre à cet effet ait

été donné dès le commencement de l'année dernière.

Sir FREDERICK BORDEN : Quant au dossier relatif aux fusils à sous-cible, il est volumineux ; mais on est à le préparer le plus rapidement possible, et il sera prêt sans doute dans un jour ou deux. Quant au dossier relatif à la salle d'exercices d'Halifax dont on a demandé le dépôt l'année dernière, on l'avait complété jusqu'à la fin de la session dernière. Mais comme la correspondance se continuait toujours, j'ai pensé qu'il vaudrait mieux avoir cette correspondance complète, et je dois dire qu'elle se poursuit toujours. Toutefois, je pense qu'à la fin de cette semaine, ou au commencement de la semaine prochaine, nous pourrons déposer ce dossier sur le bureau. A mon avis, il est opportun que tout y soit.

L'hon. M. EMMERSON : Il a été agréé des motions pour un grand nombre de documents émanant du département des Chemins de fer et des Canaux. On m'a informé que la plus grande partie de ces documents sont à Moncton, et le sous-ministre s'occupe de les faire venir. Nous en avons reçu une longue liste. Il s'efforce de les réunir et j'espère que nous les aurons dès la prochaine réunion du comité des comptes publics, si ce n'est plus tôt.

L'hon. M. FOSTER. Remettez-nous-les par livraison.

## NOMINATIONS DE JUGES.

M. R. L. BORDEN demande qu'il lui soit permis de proposer l'ajournement du débat en vue de discuter la nécessité de remplir sur-le-champ la vacance qui existe parmi les juges de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse. Il dit : Monsieur l'Orateur, le ministre de la Justice nous a informés il y a quelque temps, en réponse à une demande de renseignements faite dans cette Chambre, qu'il existe depuis le 27 mars 1906, une vacance dans le personnel de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse.

Voici en quels termes le ministre de la Justice répondit à la question que j'ai posée le 28 novembre dernier :

> Je ne crois pas me tromper en disant que l'administration de la justice dans cette province n'a souffert aucun préjudice durant ce laps de temps. Il ne nous a pas été adressé de plaintes à cet égard, et nonobstant cette vacance, il y a six juges de la cour suprême remplissant toutes les fonctions judiciaires dans la province.

Le 11 décembre suivant, je signalais de nouveau la question à l'attention de la Chambre ; le ministre de la Justice n'était pas présent dans cette circonstance. Je fis observer alors que certains renseignements en ma possession me donnaient à croire que les choses en ce qui regarde l'administration de la justice dans la Nouvelle-Ecosse ne se passaient pas exactement de la manière décrite par l'honorable ministre. Je fis observer à la Chambre, et particulièremnt au premier ministre, que, d'après les renseignements que j'avais en mains, l'administration de la justice avait souffert dans une circonstance, au moins, à tel point que le juge en chef de la Nouvelle-Ecosse avait été obligé de renvoyer un grand jury pour le comté d'Halifax et de convoquer les membres de ce jury à une date ultérieure, éloignée d'à peu près une semaine, attendu que d'autres devoirs judiciaires le forçaient de s'absenter et qu'il n'y avait pas de juge disponible pour le remplacer. Cela se passait le 11 décembre. Le très honorable premier ministre dans cette circonstance, déclara que le ministre de la Justice prendrait note de la déclaration que je venais de faire de mon siège, et y donnerait son attention. Il n'en a plus été question dans cette Chambre, et je ne sache pas que le ministère ait pris quelque initiative à cet égard. Voilà un peu plus de dix mois que cette vacance existe dans le personnel de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse et qu'il n'y a plus dans cette province que six juges pour administrer la justice, au lieu de sept, comme la loi l'exige. Depuis une semaine ou dix jours, il m'est parvenu plusieurs lettres de membres du barreau de cette province, et je m'en vais en lire quelques extraits. A la date du 23 janvier 1907, un membre très éminent du barreau d'Halifax, m'écrivait en ces termes :

> La vacance qui existe à la cour suprême depuis si longtemps est une source de grande incommodité. Le juge en chambre n'entend pas les plaidoiries. Le juge de la décision de qui on appelle ne saurait siéger. Il ne reste donc plus que quatre juges, ce qui présente des inconvénients, puisqu'il n'est pas rare que le tribunal se divise également. Il arrive très souvent qu'on plaide une cause devant trois juges, état de choses qui n'est pas plus satisfaisant. Les juges devraient être au nombre de cinq, et on ne saurait obtenir ce nombre tant que cette nomination ne sera pas faite.

Dans une autre lettre de la même personne, en date du 27 janvier et qui m'est arrivée aujourd'hui, je relève le passage suivant :

> Le retard qui se produit dans la nomination d'un juge pour remplir cette vacance est une source d'ennuis de plus en plus grands. Le juge Townshend a obtenu un congé de six mois et part en Angleterre. Le juge Longley est allé siéger à Sydney, ou plutôt part demain. Le juge en chef siège en chambre. Il ne reste donc plus que les juges Meagher, Graham et Russel. S'il devient nécessaire de plaider devant eux une cause déjà préalablement entendue par un de ces juges, la cour ne pourra siéger puisqu'il ne restera plus que deux juges disponibles pour cette fin. D'ici à un ou deux jours le tribunal devra entendre l'appel d'un jugement rendu par Russell.

Je reçois aujourd'hui le télégramme suivant d'un membre du barreau d'Halifax :

> La cour obligée de s'ajourner aujourd'hui par suite du manque d'un juge.

Un autre membre du barreau télégraphie un peu plus au long. Voici ce qu'il dit :

Une affaire importante relative à certaines causes spéciales actuellement portées devant le comité judiciaire du conseil privé, a été appelée en cour aujourd'hui. L'appel n'a pu être entendu par suite du manque de juges. Le juge Townshend est absent, ayant obtenu un congé. Le juge Longley est à Sydney en tournée spéciale ; le juge en chef siège en chambre. L'appel est d'un jugement du juge Russell, qui ne saurait siéger. Il y d'autres appels dans les mêmes conditions. La cour s'est ajournée pour une semaine. Même à cette date la cour ne pourra siéger à moins que la vacance ne soit remplie.

On pourrait croire que c'est là un état de choses suffisamment grave pour frapper l'esprit d'un gouvernement même comme celui-ci, qui a négligé de remplir cette vacance dans le corps judiciaire de cette province pendant onze mois. A deux ou trois reprises, j'ai demandé, de mon siège, la raison de ce retard. N'y a-t-il pas de membres du barreau dans la Nouvelle-Ecosse qui soient aptes à remplir cette vacance; n'y a-t-il pas de membres du barreau dans la Nouvelle-Ecosse appartenant au parti libéral qui soient aptes à remplir cette vacance ? J'ai fait observer au très honorable premier ministre et au ministre de la Justice qu'il se trouve parmi les avocats libéraux de la Nouvelle-Ecosse nombre de personnes qui, par leur expérience, leur science et leur intégrité, sont très dignes de remplir cette position. Le très honorable premier ministre, je ne saurais dire si c'était par badinage ou non, a répondu dans une circonstance que l'embarras des richesses était telle que le Gouvernement ne pouvait remplir la vacance. Si cette réponse était donnée en badinage je dirai que ce n'était pas le temps de manifester une telle indifférence ; et s'il était sérieux en répondant de cette manière, je lui rappellerai ses propres observations de 1873, faites dans une circonstance un peu semblable : il est absolument impossible de considérer une telle réponse comme une excuse valable au point de vue constitutionnel. L'état des choses dans la Nouvelle-Ecosse est absolument intolérable. Pourquoi le Gouvernement ne remplit-il pas la vacance ? Pourquoi ne l'a-t-il pas remplie dans le mois suivant la date où elle s'est produite ? Apparemment on considère avant tout les intérêts du parti, on sacrifie les besoins de l'administration de la justice dans la Nouvelle-Ecosse à la commodité du parti libéral ; on attend que le moment soit venu de faire une élection dans un comté quelconque. Je ne sais trop quelle autre raison on pourrait invoquer. Il existe des hommes compétents dans la Nouvelle-Ecosse qui se trouveraient honorés d'être nommés juges de la cour suprême de cette province. Cependant le ministère s'abstient de faire une nomination, et l'administration de la justice dans cette province est entravée, uniquement parce que l'Exécutif néglige son devoir. Dans ces circonstances, j'ai cru bon de signaler l'affaire à l'attention de la Chambre et du pays en proposant l'ajournement du débat ; et c'est ce que je fais.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je regrette que l'honorable député n'ait pas jugé à propos de m'avertir de ce qu'il allait faire.

M. R. L. BORDEN : J'en ai donné avis au premier ministre vingt minutes après avoir reçu ces télégrammes.

L'hon. M. AYLESWORTH : Après l'ouverture de la séance, lorsque j'arrivai à la Chambre, le premier ministre m'avertit que le chef de la gauche se proposait de présenter cette motion. Il y a à peu près vingt-cinq minutes de cela, et si je ne me trompe, c'est là le seul avis qu'on ait donné au ministère des intentions de l'honorable député. Par suite, il m'est impossible de traiter cette question avec une parfaite exactitude, n'ayant pas par devers moi les documents qu'il me faudrait pour éviter toute erreur de date ou de circonstances. Mais un fait qui me paraît assez significatif, ou du moins assez étrange, c'est que bien que l'honorable chef de la gauche ait pu faire part à la Chambre de trois ou quatre communications, ou même plus, qui lui ont été transmises depuis à peu près dix jours, je n'ai pour ma part reçu de la part d'avocats de la Nouvelle-Ecosse, aucune plainte relativement à des retards ou à des embarras provenant de cette vacance. Il n'est pas un seul membre de ce barreau qui ait cru devoir se mettre en rapport avec moi à ce sujet ; et ce n'est pas tout : j'ignore même les noms de ceux qui ont écrit à l'honorable député ; bien plus, le procureur général de la province, qui en vertu de sa charge doit, aux termes de notre constitution voir à l'administration de la justice dans cette province, n'a pas jugé la situation assez grave pour l'engager à écrire au département de la Justice, à Ottawa. Aussi, en dépit de la déclaration que nous venons d'entendre, j'ai de la peine à croire que les affaires judiciaires de cette province soient dans un aussi triste état qu'on veut nous le faire croire. A mon regret, je ne fais pas partie du barreau de cette province; je ne connais guère personnellement ceux qui en font partie, et s'il est de mon devoir de proposer à Son Excellence les noms de ceux qui sont le plus aptes à remplir un emploi de judicature dans la Nouvelle-Ecosse, je dois avouer que par moi-même je ne suis guère en état de juger de la question, du moins avec autant d'exactitude que s'il s'agissait de remplir une vacance dans le personnel judiciaire de la province d'Ontario. Dès lors, en vue de pouvoir conseiller Son Excellence en connaissance de cause, il me faudrait m'en rapporter dans une grande mesure au jugement de personnes habitant cette province, qui sont mieux renseignées que moi personnellement et en qui j'ai confiance, de

même qu'elles ont confiance en moi. Il ne m'a été fait aucune proposition, il ne m'a été donné aucun conseil à ce sujet. Aucune proposition n'a été faite à ma connaissance, et c'est pourquoi je me bornerai à répéter ce que j'ai dit à la Chambre et à l'honorable député, il y a deux mois, savoir que je suis bien persuadé que l'administration de la justice de la Nouvelle-Ecosse n'a aucunement souffert depuis dix mois en raison du retard mis à remplir cette vacance. Il arrive assez fréquemment qu'il se produise des vacances dans le corps judiciaire des diverses provinces. Il n'arrive peut-être pas très souvent que ces positions restent longtemps vacantes, mais il est arrivé assez souvent dans l'histoire judiciaire de la province d'Ontario—et je suis bien persuadé qu'il est arrivé assez souvent dans l'histoire judiciaire des autres provinces—que des juges ont été atteints de maladies plus ou moins sérieuses qui les ont forcés à s'abstenir de remplir leurs fonctions pendant un temps plus ou moins long. En effet, il n'y a pas très longtemps que, dans la Nouvelle-Ecosse même, il se trouvait un juge éminent et savant, qui fut, durant nombre d'années, affligé d'une maladie incurable et tellement sérieuse qu'il lui était impossible de remplir ses fonctions. Je ne sache pas que durant tout ce laps de temps, l'administration de la justice dans la province de la Nouvelle-Ecosse ait souffert ; bien plus, je suis persuadé, que dans ces circonstances malheureuses et déplorables, ni l'honorable député ni aucun de ses collègues ne s'est plaint de l'inaptitude de ce juge à remplir ses fonctions. C'est là un état de choses qui, à ma connaissance, s'est produit à maintes reprises depuis que je me livre à l'exercice de la profession d'avocat dans la province d'Ontario. Ce sont de ces accidents qu'il est impossible d'éviter, quand le nombre des juges est grand. Dans ces circonstances, je n'ignore pas que les collègues du juge ainsi frappé de maladie viennent promptement et volontairement au secours de leur confrère malade, et prennent chacun leur part de la besogne qu'il lui faudrait exécuter. Il est arrivé nombre de fois, à ma connaissance, dans la province d'Ontario qu'un juge fût empêché par la maladie, des semaines et peut-être des mois durant, de remplir ses fonctions et qu'un collègue, moyennant un surcroît de travail et beaucoup de dérangement, s'arrangeât pour faire la besogne de son confrère en même temps que la sienne. Sans doute un tel état de choses est regrettable et doit être déploré. Mais le cas actuel ne diffère pas essentiellement de ceux que je viens d'indiquer, et de bien d'autres qui peuvent se produire en tout temps.

En conclusion, je dirai simplement que si après nous être renseignés, nous constatons qu'il existe dans la Nouvelle-Ecosse à l'heure qu'il est un état de choses tel que les juges en activité ne sauraient remplir leur devoir d'une manière satisfaisante pour le public, il y aura lieu de prendre des mesures promptes pour remettre les choses au point.

M. STOCKTON (cité et comté de Saint-Jean) : A mon avis, le ministre de la Justice a fait une pétition de principe. Nous n'avons pas signalé le cas d'un juge qui fût malade et incapable de remplir ses devoirs. Le ministre songe-t-il en ce moment à nommer une personne ainsi affligée et qui, une fois nommée, serait hors d'état de faire son travail ? Bien entendu, si la position a été remplie, et si le titulaire est atteint de maladie, nous devrons le traiter avec tous les égards possibles ; mais lorsqu'il existe une vacance et que, par suite, le public est incommodé, il est du devoir du Gouvernement de faire la nomination, de remplir la vacance sur-le-champ. On me permettra de faire observer que cette question de l'incommodité du public a été signalée à la Chambre il y a quelques semaines déjà, par l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden).

M. R. L. BORDEN : Il y a deux mois.

M. STOCKTON : Il y a deux mois, et quelle fut la réponse du ministre de la Justice ? Que jusque-là il n'avait pas entendu dire qu'il s'était produit le moindre embarras dans l'administration de la justice dans la Nouvelle-Ecosse ; et aujourd'hui il invoque un autre argu[illegible] prétend que le procureur général de la Nouvelle-Ecosse ne lui ayant pas signalé l'affaire, personne n'en souffre ; et tant que le procureur général de la Nouvelle-Ecosse restera coi, j'imagine,—c'est-à-dire tant que le ministre lui demandera de rester coi,—la vacance ne sera pas remplie, personne ne sera nommé pour remplir cette haute et importante position. Maintenant quels autres documents faut-il donc au ministre, quels nouveaux renseignements lui faut-il, à part ceux qui sont déjà en sa possession ? Voilà deux mois que le chef de la gauche lui a signalé les inconvénients résultant de cet état de choses. Ces lettres ont été déposées sur le bureau, le chef de l'opposition, en sa qualité de député, a signalé cet état de choses au Gouvernement, et la seule excuse que puisse invoquer le ministre c'est que le procureur général de la Nouvelle-Ecosse ne l'a pas renseigné à cet égard ; et il ne connaît personne autre, j'imagine. Ce qu'il faut considérer dans les circonstances c'est le barreau de la Nouvelle-Ecosse, c'est la population de la Nouvelle-Ecosse, ce sont les retards dans l'administration de la justice dans cette province. De deux choses l'une: ou bien cette fonction est nécessaaire ou bien elle ne l'est pas. Si elle est nécessaire on devrait la remplir dans l'intérêt de la justice. Si elle n'est pas nécessaire, alors que le ministre de la Justice s'entende avec les autorités provinciales pour l'abolir. S'il ne se produit pas de retards dans l'administration de la justice, si personne n'en souffre, si les membres du barreau de la Nou-

velle-Ecosse se font illusion, alors il ne sera pas nécessaire de faire une nomination ; mais qu'on abolisse la position. Quand des positions de cette nature restent vacantes, le public en vient nécessairement à la conclusion que ce n'est pas pour la commodité des juges ou pour celle du public que ce retard se produit ; et c'est pourquoi j'en appelle au très honorable premier ministre qui est tout particulièrement chargé de l'administration de la justice, encore plus peut-être que le ministre de la Justice lui-même, à cet égard, et je le prie en sa qualité de leader du Gouvernement de voir à ce que cette injustice prenne fin, à ce qu'on ne discrédite pas l'administration de la justice dans la Nouvelle-Ecosse en laissant croire que cette position de juge de la cour suprême dans cette province est exploitée pour des fins tout autres que celles de l'administration de la justice.

M. BENNETT (Simcoe-est) : Le ministre de la justice (M. Aylesworth) a jugé à propos d'invoquer l'histoire des nominations judiciaires dans diverses provinces, et je suis étonné qu'il ne s'en soit pas tenu à la province de la Nouvelle-Ecosse. S'il est une province du Dominion où l'on ait montré de la légèreté dans les nominations de juges, c'est bien la Nouvelle-Ecosse. Ceux qui faisaient partie de la députation en 1896 n'ont pas oublié comment s'est faite la nomination d'un juge pour cette province. Le ministre des Finances (M. Fielding) avait parcouru le Dominion d'une extrémité à l'autre. Il avait fait des discours politiques dans toutes les provinces, et il se trouva qu'une fois les élections faites et son parti au pouvoir, il n'avait pas de siège à la Chambre, et on sentit le besoin de lui en procurer un. Il se mit en quête d'un endroit où reposer sa tête ; mais dans toute la Nouvelle-Ecosse, il ne se trouvait pas un seul député pour dire : " Vous, premier ministre de la province, vous avez beaucoup fait pour porter le parti libéral au pouvoir, et je vous livre ma circonscription." Il ne se trouva pas un seul député de la Nouvelle-Ecosse pour offrir de démissionner en sa faveur, et il lui fallut continuer clopin clopant à se chercher un siège ; et où le trouva-t-il ?

L'hon. M. FIELDING : Il le trouva dans la Nouvelle-Ecosse.

Des honorables DEPUTES : Très bien !

M. BENNETT : Oui, monsieur l'Orateur, il le trouva dans la Nouvelle-Ecosse, mais pour l'obtenir il lui fallut acheter un député en lui donnant une position de juge ; et l'honorable ministre ne saurait le nier.

Des honorables DEPUTES : Très bien, très bien !

L'hon. M. FIELDING : L'affirmation que fait l'honorable député (M. Bennett) et qu'il me met au défit de contredire, est sans l'ombre de fondements.

M. STOCKTON.

M. BENNETT : Alors, je m'en vais relater les faits et le public jugera. Un particulier du nom de Forbes fut élu à l'élection de 1896 comme député à cette Chambre, et quelques semaines après son élection, il n'avait plus son siège dans cette Chambre, mais il était nommé juge dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Or, la circonscription de M. Forbes échut à l'honorable ministre des Finances, et j'ose dire que le ministre des Finances n'aurait pu obtenir cette circonscription si M. Forbes n'avait pas été nommé juge. Mais on joua quelque peu la comédie auparavant. M. Forbes ne fut pas nommé juge sur-le-champ ; il fut d'abord nommé préposé aux débarquements, et finit par débarquer dans une place de juge, la position qu'il avait en vue lorsque cet arrangement fut conclu. Le ministre de la Justice peut bien le prendre de haut et enfler la voix pour parler des fonctions judiciaires au Canada ; mais la vérité c'est que ces positions judiciaires, dans toutes les provinces, ont été traînées dans la boue par le gouvernement actuel. Rappelez-vous la conduite de sir John Macdonald, qui fut premier ministre durant un grand nombre d'années. Son nom sera honoré par plusieurs générations à venir, comme celui du véritable leader politique de notre pays ; et sir John pendant tout le temps qu'il fut premier ministre put s'enorgueillir à juste titre du bon choix qu'il avait fait des juges nommés par son gouvernement. Il faudra que le très honorable premier ministre actuel change entièrement de conduite, s'il veut suivre même de très loin l'exemple donné par sir John Macdonald. Celui-ci, dans le choix qu'il a fait des juges pour la province d'Ontario, ne s'est laissé guider que par la connaissance qu'il avait des aptitudes des candidats et non pas par celles de leurs attaches politiques. L'honorables S. C. Paterson, nommé juge de la cour supérieure d'Ontario, était un libéral ; l'honorable M. Hugh MacMahon, qui aujourd'hui est un des juges distingués d'Ontario, était candidat libéral défait ; sir John Boyd, juge éminent, était un libéral intransigeant ; l'honorable M. Samuel Blake, aussi libéral intransigeant, non pas un libéral de la nouvelle école, mais un libéral de vieille roche ; sir Oliver Mowat, naguère juge, était comme nous savons tous, libéral ; M. le juge McLennan, qui aujourd'hui est le digne juge en chef de la cour suprême, était libéral. Tous étaient des libéraux d'entre les libéraux, et ils furent tous nommés par sir John Macdonald, qui, disons-le à son honneur, nommait les juges en tenant compte de leurs aptitudes, mais sans tenir compte de leurs attaches politiques.

Mais quels sont les juges que nous avons aujourd'hui dans Ontario ? Je ne conteste pas leurs aptitudes ; mais je dis qu'aux yeux du gouvernement actuel l'argument le plus fort pour légitimer le choix d'un candidat comme juge, c'est qu'il est partisan intransigeant. M. le juge Mabee fut défait dans l'élection dernière, par l'honorable dé-

puté de Perth-nord ; M. le juge Teetzel était candidat libéral défait dans la ville de Hamilton, et si M. le juge Britton n'était pas également candidat défait, on sait qu'il a été député libéral en cette Chambre. Il est bien connu, dans la province d'Ontario, que pour arriver à occuper une position de juge aujourd'hui, il faut avoir été avant tout homme de parti plutôt qu'avocat éminent.

M. CLARKE : Que dites-vous de la nomination de M. le juge Nesbitt ?

M. LENNOX : Il n'est pas resté en place.

M. BENNETT : L'honorable député (M. Clarke) me pose une question à laquelle je ne saurais refuser de répondre. Je ne sache pas que personne ait jamais accusé le juge Nesbitt d'être un conservateur ardent ; je ne crois pas qu'il soit conservateur beaucoup plus que son frère de la ville de Woodstock, qui a été candidat libéral dans cette circonscription.

M. AYLESWORTH : Ou que son frère de Hamilton qui est un conservateur en vue de cette localité.

M. BENNETT : Cela montre simplement qu'il y en a un de bon dans la famille. Ceux qui sont au courant de ce qui se passe dans la province d'Ontario savent que le gouvernement actuel s'est appliqué à rabaisser le prestige du corps judiciaire. Un des juges les plus éminents de cette province c'est M. le juge Osler qui a siégé à la cour supérieure durant nombre d'années ; et lorsque, dans le cours naturel des choses, il aurait dû être nommé juge en chef de la cour d'appel on nomma à sa place quelqu'un qui était son cadet au barreau et aussi son cadet sur le banc. Je ne me propose pas de repasser la liste des juges de cours de comtés dans l'Ontario ; mais chacun sait qu'ils ne sont guère autre chose qu'une suite de candidats libéraux défaits ; et je crois que le ministre de la Justice a devant lui une liste de noms qui le consterne chaque fois qu'il y jette les yeux. Parlons des délais survenus dans la nomination des juges dans la province d'Ontario ; chacun sait que la position de juge de la cour d'échiquier a été deux années durant l'objet de la convoitise des politiciens, jusqu'à ce qu'enfin cet oiseau des tempêtes, ce pétrel politique (sir Wm Mulock), a cru bon de se la faire adjuger par le ministère.

Tout le monde le sait, monsieur l'Orateur, en ne remplissant pas cette vacance dans la magistrature en Nouvelle-Ecosse, le Gouvernement ne s'inspire que des intérêts de parti. Je passe sous silence la situation qui existe dans la province de Québec ; car quand je tourne mes regards vers les fauteuils occupés par les représentants de cette province dans cette Chambre, je me rappelle involontairement ces paroles d'antan : " Quelles ombres nous sommes et quelles ombres nous poursuivons." Que de représentants de Québec ont passé par cette enceinte législative et se sont éclipsés comme des ombres pour devenir magistrats? Mais parmi ceux qui ambitionnent les fonctions de la magistrature, dans cette province, il en est qui ont la finesse du renard, quand il s'agit de toucher la récompense de leurs services. Parmi ceux-là saluons monsieur le juge Langelier, qui était porteur d'une lettre du premier ministre s'engageant à le nommer juge. On a revêtu de l'hermine au moins une douzaine de représentants de la province de Québec dans cette Chambre, et il est passé à l'état de proverbe, dans cette province, que tout espoir d'obtenir une place de juge est interdit à celui qui n'a pas rendu de services au parti.

Je regrette que mon énergique et remuant ami, le ministre des Finances, se soit si longtemps endormi sur ses lauriers et n'ait pas déployé la même activité et fait un geste aussi viril pour faire nommer ce juge dans la Nouvelle-Ecosse, que lorsqu'il a été question de la nomination du juge Forbes dans cette province-là. C'est que, sans doute, quelque partisan convoitait le mandat détenu par ce dernier. Le ministre des Finances nie l'avoir convoité lui-même. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il est maintenant en sûreté pour prendre cette attitude ; et si dame rumeur ne se trompe, un honorable collègue qui siège ici aujourd'hui sera bientôt appelé à c poste de juge, à moins que quelque partisan plus influent ne devienne titulaire de cette charge qu'on fait briller, depuis si longtemps, aux yeux des politiciens de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, après avoir entendu le chef de l'opposition formuler pareille accusation et apporter à l'appui de sa thèse des preuves si probantes et si précises, je comptais assurément que quelque ministre prendrait la parole et ferait la réplique voulue et de rigueur, en pareille circonstance. Il m'est bien permis de douter qu'on ait apporté cette réplique victorieuse. Il sera peut-être utile de critiquer, un moment, celui qui a joué ici le rôle de critique. Ces jours derniers, le ministre de la Justice s'est montré tranchant, impitoyable dans la critique qu'il s'est permise à l'adresse de quelques pauvres infortunés députés de la gauche qui ont osé, en toute humilité, vous exposer à vous, monsieur l'Orateur, et à la députation, l'attitude qu'ils prennent sur cette question, mais qui n'ont pu s'élever à la hauteur où plane le ministre de la Justice qui, dans la critique qu'il leur a adressée, les a placés au troisième dessous. Ils ne se sont pas élevés à la hauteur des circonstances ; ils se sont trouvés impuissants à le faire ; l'occasion, d'ailleurs, leur manquait, et le ministre, les accablant de son mépris, et de la hauteur du piédestal où il trône, dans toute la dignité de son rôle majestueux de critique, leur a fait la leçon sur le ton qu'il convient de donner aux débats parlementaires.

Eh bien, monsieur l'Orateur, la roue de la fortune tourne sans cesse, pourvu, bien entendu, qu'elle soit actionnée ; et la roue de ce parlement continue à marcher aujourd'hui, comme par le passé et en ce moment la fortune favorise un dignitaire, un membre important de cette Chambre, jouant ici un rôle judiciaire, celui d'arbitre en matière de nominations de juges, et président aux destinées des magistrats, comme il l'a déclaré lui-même, à un banquet, à Toronto, il y a quelques mois. A titre de représentant de la Puissance, de Sa Majesté et de la dignité de la justice du Canada, il lui appartient de répondre à cette question fort pertinente, pourquoi, depuis dix longs mois, néglige-t-il de nommer un titulaire à la charge de juge devenue vacante en Nouvelle-Ecosse ? Il s'agit ici, non pas d'une chose qui soit devenue la propriété du ministre de la Justice ni celle du premier ministre par voie d'héritage, d'achat ou à titre gracieux ; mais d'une charge, légitime propriété des citoyens de la Nouvelle-Ecosse qui ont le droit sacré de porter leurs griefs devant les tribunaux de justice et d'obtenir une décision avec toute la célérité et avec le moins de frais judiciaires possible. Il est une chose que le plus humble citoyen de la Nouvelle-Ecosse a parfaitement le droit d'exiger des mandataires du peuple, c'est-à-dire du gouvernement de ce Dominion du Canada, et la voici : c'est que, pour de mesquines considérations, pour des motifs inavouables, le Gouvernement ne crée pas d'obstacles à la nomination du nombre voulu de titulaires aux postes de la judicature, pour la prompte expédition des affaires judiciaires. Il y a deux mois, le ministre de la Justice, cet impitoyable critique, savait parfaitement que cette vacance existait et qu'il avait le devoir de nommer un titulaire à ce poste: voilà la mission qui lui incombe ici. Nous avons eu soin de lui rafraîchir la mémoire, à cet égard, en diverses circonstances ; or, aujourd'hui, le voilà qui prend la parole, et avec l'air d'un homme blessé au vif dans ses susceptibilités, et d'un ton presque larmoyant, oui, avec des larmes dans la voix, il s'écrie que personne n'a notifié avis de la chose à sa toute puissante excellence. Au bout d'une vacance de dix longs mois, au cours desquels les clameurs incessantes des populations d'une province blessée, atteinte dans ses droits ont dû parvenir à ses oreilles, le voilà qui fait le geste de l'enfant. On ne lui a pas donné avis de la chose. Oui, cette importante personnalité, cette puissance du jour fait le geste de l'enfant. Il se répand en jérémiades, en lamentations, devant cette assemblée délirante, et s'écrie, en présence de deux cents gentlemen, représentants du peuple, qu'on l'a acculé dans une impasse : il se plaint qu'un colosse, un scélérat, le chef de l'opposition l'a attaqué, sans lui crier gare, alors qu'il était désarmé et l'a provoqué au combat sans lui laisser le choix des armes. Oh, monsieur l'Orateur, est-il vrai que l'honorable ministre ait été victime d'un guet-apens ? Dix mois se sont écoulés; mainte et mainte fois on lui a rafraîchi la mémoire, à cet égard, et il ne s'est guère rendu justice à lui-même en alléguant pareil prétexte. Personne, dit-il, n'a porté plainte auprès de lui. Mais est-ce que toute plainte formulée devant cette Chambre n'est pas une plainte portée devant le ministre de la Justice ? Et mainte et mainte fois, ce grief a été formulé. Personne, prétend-il, n'a porté plainte auprès de lui, et c'est ici que gît le mystère ; mais le ministre lui-même a débrouillé cette énigme ; il n'a été formulé de grief par aucun de ses partisans parmi les députés représentants le Nouvelle-Ecosse dans cette Chambre. Voilà, en dernière analyse à quoi se résume cette affirmation du ministre.

Il manque de lumières ; il a péché par ignorance, dit-il. Mais il siège sur les banquettes ministérielles, à titre de ministre de la Justice, et il a le devoir de s'éclairer. Tous les juges de la cour suprême en Nouvelle-Ecosse sont à ses ordres. Il peut leur écrire et s'éclairer auprès d'eux sur la véritable situation ; ils y mettront même du zèle, de l'empressement. Le ministre manque-t-il donc absolument d'initiative ? Ne pourrait-il pas se mettre en correspondance avec les avocats qui dirigent les affaires légales et constater si, oui ou non, il y a urgence de nommer un juge à cette charge vacante ? Après dix mois de retard, au cours desquels on lui a si souvent rafraîchi la mémoire, le ministre ne saurait s'innocenter, se disculper de l'accusation formulée contre lui à l'égard de ces retards injustifiables apportés à la nomination de titulaires en Nouvelle-Ecosse, en venant déclarer en plein Parlement qu'il n'a pas reçu d'avis des intéressés dans cette province et qu'il n'a pas eu le temps de se consulter avec ses collègues.

Où était-il donc, la session dernière ? Qu'a-t-il fait, au cours de cette session, même en supposant—chose absolument invraisemblable—qu'il lui ait été impossible de se consulter avec ses collègues et d'obtenir leur avis à l'égard du titulaire que ses aptitudes et ses connaissances en jurisprudence désignent à cette charge vacante dans la magistrature ? En effet, il n'est nullement besoin qu'il se consulte avec les députés ministériels ni avec d'autres sur l'époque à laquelle il convient de remplir cette vacance. Il aurait dû nommer un titulaire, du moment que ce vide s'est produit dans les rangs de la magistrature ou à brève échéance après cet événement, aussitôt qu'il lui eût été possible, en usant de la diligence ordinaire, de choisir un titulaire doué des aptitudes voulues pour ce poste. En pareille matière, il ne convient pas que le ministre de la Justice demande l'avis de ses partisans politiques ; car ils n'ont pas voix au chapitre, quand il s'agit de savoir s'il faut remplir cette vacance au cours de ce mois ou du mois suivant ou cinq ou six mois plus tard. Son devoir lui com-

mandait de se mettre à l'œuvre incontinent et de nommer ce titulaire, sans retard.

S'il avait besoin des lumières de ses partisans, les députés ministériels, à l'égard des aptitudes des aspirants, il aurait été parfaitement autorisé à les leur demander, mais il lui était possible de mieux s'éclairer et de mieux s'inspirer à d'autres sources. J'en suis convaincu, feu sir John Macdonald, quand il s'agissait de nommer des juges, cherchait des lumières ailleurs que chez ses partisans dans la Chambre des communes ; il recherchait l'avis et les conseils d'hommes désintéressés et haut placés.

Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) dit qu'il n'existe pas en Nouvelle-Ecosse une situation déplorable, en raison de la vacance de cette charge. Le ministre a-t-il le droit ou le devoir d'attendre que pareille situation ait surgi, pour nommer ce titulaire ? Est-ce là sa prétention ? Il est inouï qu'aucun de ses prédécesseurs ait jamais fait valoir pareille excuse. Or, voilà que le ministre, dix mois après que cette vacance s'est produite, s'écrie ici : " J'ai péché par ignorance ; je n'ai pas eu le temps de me consulter avec mes partisans ". Puis poussé au pied du mur, en quête d'arguments plus probants, il ajoute : Du reste, ce poste peut parfaitement bien demeurer vacant encore dix mois, puisqu'il ne saurait rien résulter de bien grave de la vacance de cette charge, en Nouvelle-Ecosse. Monsieur l'Orateur, le ministre a le devoir de veiller à ne rien faire qui soit de nature à provoquer pareille situation dans une province quelconque et il manque au devoir qui incombe à tout ministre de la Justice vraiment consciencieux et animé de nobles sentiments, s'il ne veille pas à remplir sans retard toute vacance survenue dans la magistrature, de façon à obvier à tout retard préjudiciable aux intéressés dans l'administration de la justice. Il a le devoir de veiller à ne rien faire qui puisse provoquer pareille situation, et manquer à ce devoir serait rendre impossible la prompte expédition des affaires judiciaires et la bonne administration de la justice, au sein des provinces.

Le ministre affirme qu'il n'est pas encore en mesure de prendre une décision et il demande qu'on lui accorde un nouveau délai. Quelle prorogation de délai demande-t-il donc ? Toujours, depuis que ce Parlement existe, un ministre de la Justice a siégé sur ces banquettes ministérielles ; mais aujourd'hui pour la première fois, la Chambre a entendu un ministre s'écrier dix mois après qu'une charge de juge est devenue vacante, qu'il n'a pas eu le temps de s'éclairer au sujet du choix à faire d'un titulaire. Mais est-ce bien là la raison véritable et authentique ? Si on met obstacle à l'expédition des affaires judiciaires, si on paralyse l'administration de la justice, n'est-ce pas pour permettre au Gouvernement de réaliser quelque gain politique, de se recruter de nouveaux partisans, en tenant cette charge de juge vacante et en ne nommant un titulaire que lorsque les ministres auront la certitude que le parti en bénéficiera ? N'est-ce pas là, en réalité, la véritable raison, la clef de cette situation ? Il n'y en a pas d'autre possible.

Le Gouvernement, en vérité, n'a que l'embarras du choix parmi tant de richesses qu'il a sous la main ; car, ils sont légion ici, les avocats éminents, les fortes têtes du barreau qui se sacrifieraient volontiers pour remplir un grand devoir public et ambitionneraient le poste éminent de dispensateurs de la justice dans cette province ; et cependant, dans cet embarras de richesses, rien ne se fait, personne ne prend d'initiative, et pour que la nomination d'un titulaire à ce poste vacant devienne possible, il faut que les membres du barreau de la Nouvelle-Ecosse fassent le carillon dans cette Chambre, pour faire valoir leurs droits. Il prétend n'avoir pas reçu de plaintes du barreau et il se sent blessé dans sa dignité, parce que les membres du barreau, au lieu de s'adresser à lui, se seraient mis en communication avec le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Il arrive, quelquefois, que les gens se découragent, se lassent d'attendre, et sans doute, les membres actifs du barreau de la Nouvelle-Ecosse, témoins de ce qui se passe, se sont crus autorisés à faire appel au chef de l'opposition et autres députés, lorsqu'ils ont compris que le ministre de la Justice, après avoir temporisé dix mois durant, invoquait comme excuse l'ignorance de la situation et déclarait qu'il n'avait pas eu le temps de consulter ses collègues. Toutefois, le ministre a fini par se contredire quelque peu, en se plaignant qu'on l'a attaqué, avant qu'il ait été en mesure de s'éclairer par l'étude du dossier. Mais alors, vous ne manquez donc pas de lumières, et c'est donc à tort que vous invoquez l'excuse d'ignorance, puisque vous avez un dossier sur la question ! Que contient-il, ce dossier ; quelle est la nature de ces renseignements ? Il y a quelque temps, nous demandions au ministre de déposer un rapport sur le bureau de la Chambre et il nous répondit qu'il n'existait pas de dossier. Or, aujourd'hui, il prétend qu'il attendait l'avis de rigueur, avant de faire le dépôt de ces documents. Eh bien ! monsieur l'Orateur, les voici, ces documents, le voici ce dossier ! Quelle est la nature de ces documents que j'ai en mains ?

Voici ce qu'ils contiennent : d'abord, une demande de renseignements, et la réponse apportée à cette demande par le ministre, en deux lignes. Cette réponse, la voici : il n'existe pas de documents au ministère.

M. FOWLER : Pris en flagrant délit !

L'hon. M. FOSTER : Personne n'a donc adressé de représentations au ministre de la Justice ? D'après la teneur de cette réponse que voici, il n'en a pas reçu. Existe-t-il quelques pièces, quelques communications, au ministère ? La chose prête au doute. D'après cette réponse, il n'existe-

rait aucun dossier. Or, ce même ministre, après avoir apporté pareille réponse à la Chambre, s'écrie aujourd'hui qu'on l'attaque à l'improviste, sans lui donner le temps de recueillir ses documents ! Nous sommes en présence d'un véritable dilemme. Qui faut-il croire ? Est-ce le ministre de la Justice qui nous a apporté cette réponse ou bien le ministre de la Justice qui se plaignait, il y a une demi-heure qu'on le prend à la gorge, sans crier gare, sans lui donner le temps de recueillir ses documents et d'étudier son dossier ? Que faut-il penser d'un ministre de la Justice qui se présente sous deux aspects si différents devant le Parlement ?

Mais le ministre fait une autre tentative: il cherche à s'innocenter, en invoquant une nouvelle excuse. Après avoir imputé à crime aux députés de la gauche ce qu'il appelle leur indiscrétion ; après leur avoir reproché de violer l'étiquette parlementaire en accusant les députés ministériels de s'inspirer de l'esprit de parti au cours du débat, cet éminent critique fait volte-face et fait lui-même appel à l'esprit de parti ! Est-ce donc ainsi qu'il entend repousser l'accusation portée contre lui, le fait de négligence dans l'accomplissement de son devoir, dix-mois durant ? Prétend-il donc avoir répondu à l'accusation de se servir d'une fonction élevée et d'un grand caractère pour faire du marchandage politique, pendant dix mois, lorsqu'il s'écrie : " Oui, j'en conviens, j'ai temporisé, mais aux jours du régime libéral-conservateur, on a bien permis à M. Henry de conserver sa charge pendant une année ou plus, alors qu'il était atteint d'une cruelle maladie, et je ne sache point qu'un seul député libéral conservateur ait porté plainte à cet égard? "La chose est fort possible, mais, je le demande, en quoi cela intéresse-t-il la question ? Le ministre voit-il là une justification de sa négligence ? Est-ce que cela l'absout d'avoir prostitué les faveurs ministérielles, en tenant ce poste vacant, des mois durant, comme un gage offert aux partisans, et en privant ainsi le département de la Justice en Nouvelle-Ecosse d'une importante partie de son mécanisme ? Est-ce là l'idéal sublime visé par le ministre ? Est-ce ainsi qu'il entend répondre à un argument en règle portant directement sur une importante question d'intérêt public ? S'il en est ainsi, ni la Chambre ni le pays n'approuveront l'attitude du ministre. S'il est un ministère qui doive planer au-dessus des mesquins et misérables intérêts de parti, qui doive se garder de faire les gestes du partisan dans cette Chambre, c'est le ministre de la Justice. Même sous le coup de la provocation, il ne doit jamais oublier qu'il est plus qu'un homme de parti ; il doit se souvenir que dans chaque parole qu'il prononce, dans chacun de ses actes, plus que tout autre membre du cabinet, il représente ici la majesté, la dignité de la justice.

M. FOSTER.

Pour revenir à la question, je me demande : qui donc est malade aujourd'hui? Monsieur le juge Henry avait été frappé d'une cruelle maladie et ses confrères se chargèrent de sa besogne, lui donnant ainsi une preuve de leur haute estime : le ministre trouve-t-il à redire à pareille conduite ? Au contraire, il a approuvé et loué cette attitude et s'est servi de ce fait, à titre d'argument en faveur de sa thèse. Il ajoute qu'en pareilles circonstances, dans les autres provinces, les juges en feraient tout autant. Mais, je le répète, qui donc est malade, aujourd'hui ? Parmi les députés ministériels, partisans du ministre, quelqu'un est-il malade ? Quelle est la nature de sa maladie ? Est-ce le Gouvernement qui est malade, et son état exige-t-il donc autant de soins et de ménagements ? Encore une fois, où est le malade et de quoi souffre-t-il ? Ah ! monsieur l'Orateur, la maladie, elle est dans le parti ministériel lui-même ! Le parti ne juge pas encore utile de faire une consultation populaire dans ce comté ; il n'est pas encore en situation de nommer ce titulaire : voilà la maladie ! Voilà ce qui a fait ajourner, reculer indéfiniment la nomination d'un titulaire à ce poste important. Que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ne s'avise pas de nous dire au bout de neuf ou dix mois de temporisation en aussi importante matière que la nomination de ce titulaire, que la surabondance des richesses à sa disposition l'empêche de faire un choix : pareille réponse est inadmissible. Il le sait parfaitement, ce n'est pas ainsi qu'on remédie à un grief public des plus graves. Je l'en avertis, le public ne sera pas d'humeur à accepter pareille réponse. L'affaire est fort simple et la solution est également très facile. Voici une vacance dans la magistrature. Depuis dix mois, le Gouvernement enraye, paralyse l'administration de la justice, au grand détriment du public. D'ailleurs s'il n'en est pas résulté d'inconvénient, le peuple se demanderait : à quoi bon tout ce mécanisme si compliqué, toute cette organisation judiciaire, puisqu'on peut laisser de côté, si longtemps, une importante partie de ce mécanisme, sans que la marche des affaires soit enrayée. Le pays demande une réponse franche, sincère, catégorique; il veut savoir pourquoi on n'a pas encore nommé de titulaire au poste vacant, et le premier ministre a le devoir de nous apporter cette réponse, puisque le ministre de la Justice a si misérablement échoué, dans la tentative qu'il a faite.

L'hon. M. FIELDING : Il y a bien lieu de croire que la responsabilité de ce péché d'omission, commis par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden)—car il y a péché ici —en ne notifiant pas au Gouvernement l'avis de rigueur, lorsqu'il s'agit de saisir la Chambre de pareille question, retombe tout entière sur le député de Toronto-nord (M. Foster). La véhémence de la harangue de l'honorable député, la chaleur qu'il a mise

à vouloir limiter le dossier en cette affaire à ces quelques feuilles de papier qu'il agitait d'une main fièvreuse, tout cela, dis-je, nous porte à croire qu'il redoutait une chose : c'est que si on eût notifié au Gouvernement avis de cette interpellation, il serait venu à la pensée de certains députés de faire des recherches sur la propre conduite du député de Toronto-nord (M. Foster) lorsqu'il s'est agi de nommer des titulaires aux charges vacantes, alors qu'il était au pouvoir.

Nous vivons dans un pays où les précédents établis comptent bien pour quelque chose et ont même un grand poids : or, si on eût donné l'avis voulu et que, dans l'intervalle, les députés se fûssent livrés à des recherches dans nos annales parlementaires, au sujet de la nomination de titulaires aux fonctions de juge ou des sièges devenus vacants dans cette Chambre, et dans l'autre branche de la législature, ainsi que sur la cause de la vacance de ces charges ou mandats, oh ! alors, croyez-m'en, l'honorable député aurait hésité à prendre cet air sanctimonieux, ce ton d'homme scandalisé ; nous ne l'aurions pas vu se tourner tragiquement vers le premier ministre, et le désignant du doigt, l'adjurer solennellement de rendre compte à la Chambre des retards apportés dans l'affaire en discussion, cet après-midi. Oui, sans doute, l'honorable député a redouté cette recherche des précédents créés sous son régime et il aura suggéré au chef de l'opposition de précipiter les choses, de façon à empêcher ces recherches.

Le principal grief formulé par le chef de l'opposition se résume à ceci ; actuellement, il n'y a que six juges en Nouvelle-Ecosse, tandis que la loi en accorde sept ; or, il résulte de cette lacune de graves inconvénients, des retards et des embarras dans l'administration de la justice. A cette objection, le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a déjà apporté la réponse que voici : pendant toute une année et on pourrait même dire deux ans, six juges ont suffi à l'administration de la justice, sans que le service public en ait éprouvé de sérieux inconvénients. Si je ne me trompe, lorsqu'il manque un titulaire au corps de la magistrature d'une province, et même lorsque cette vacance se prolonge, il ne s'ensuit nullement que l'expédition des affaires judiciaires éprouve de sérieux retards. A mon avis, jusqu'ici, le service public en Nouvelle-Ecosse n'a pas souffert de cette lacune. Il est possible que les renseignements que vient de donner le chef de l'opposition, imposent au Gouvernement le devoir d'étudier la question et de prendre une initiative; mais jusqu'aujourd'hui rien ne prouve que l'administration de la justice en Nouvelle-Ecosse ait souffert de la vacance de cette charge. Si les citoyens de la Nouvelle-Ecosse sont réellement victimes d'une grave injustice, il est assez singulier que personne n'ait encore songé à porter le fait à la connaissance d'un seul député de cette province et à le prier de signaler la chose à l'attention du Parlement. J'hésiterais à admettre que la chose soit d'urgence. On ne saurait douter que le groupe de députés auxquels la province de la Nouvelle-Ecosse a confié la mission de la représentation ici, ne soient hommes à s'acquitter fidèlement de leurs devoirs ; et s'il existait dans cette province des embarras aussi graves que le prétendent les députés de la gauche, ces faits auraient été signalés à la Chambre par quelque voix autorisée à se faire entendre ici, au nom de quelque comté de cette province.

M. LANCASTER : Peut-être sollicitent-ils, pour la plupart, ce poste.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député affirme la chose, à la lumières des connaissances acquises, au cours de ses longues relations avec les députés tories. Mais il n'a pas assez pratiqué les députés de la droite pour les connaître. On cherche à persuader à la Chambre que le Gouvernement s'inspire, dans une large mesure, de l'esprit de parti et de considérations d'ordre politique, en moment des titulaires à ces charges vacantes. Le député de Simcoe-est (M. Bennett) a élevé jusqu'aux nues l'ancien chef du gouvernement conservateur; et avec une éloquence débordante de lyrisme, il nous a dit à quelles hauteurs l'ancien premier ministre planait, en nommant des titulaires à ces postes vacants; il ne se consultait pas avec les députés ministériels, ou bien s'il le faisait, il en consultait d'autres en même temps et se dépouillait de tout esprit de parti, en faisant ces nominations. La chose est fort possible, mais voici un fait fort singulier que j'ai constaté dans la province que je connais plus familièrement; en Nouvelle-Ecosse sous le régime tory, au cours de leur long règne de dix-huit ans, alors que l'administration de la justice à Ottawa se trouvait sous la direction de divers ministres, qui s'inspiraient, prétend-on, des motifs les plus élevés—ce que je ne nie point—les conservateurs, chose singulière, n'ont jamais choisi leurs titulaires que parmi les tories à tous crins.

M. BENNETT : Pour la province d'Ontario, le ministre niera-t-il le fait que j'ai avancé? Il aurait pu mentionner l'élévation du juge Armour au poste de juge en chef.

L'hon. M. FIELDING : J'ai clairement aumrmé que mes observations se bornaient à la province que je connais plus familièrement. Je ne tiens nullement à parler de choses que j'ignore, et il serait à souhaiter, quelquefois, que certains députés suivissent la même règle. Je tiens à répéter mon affirmation, mais en y apportant un correctif. Je le répète donc, bien que les conservateurs, en nommant des titulaires à ces postes vavants se soient toujours inspirés de considération élevées, comme l'affirme le député de Simcoe, et qu'ils aient eu soin de choisir des hommes d'élite, des citoyens vertueux,

n'est-il pas singulier que ces talents d'élite, ces âmes vertueuses, les conservateurs les aient invariablement rencontrés dans les rangs du parti tory? Toutefois, il importe de faire ici une exception, car je tiens à l'exactitude dans toutes mes affirmations. Au cours de ce règne de dix-huit ans, si je ne me trompe, un seul libéral a été appelé à remplir une charge de juge, et cela à la cour de comté, en Nouvelle-Ecosse. Et pourquoi ? On l'a nommé juge, afin de créer une vacance au Parlement pour un membre du gouvernement conservateur.

M. BENNETT : Alors avouons-le, M. Forbes n'a plus le mérite de l'originalité; il avait donc un précédent, pour se guider.

L'hon. M. FIELDING : En effet, un précédent créé par cet éminent homme d'Etat, sir John Thompson et je pourrais presque ajouter, par sir John Macdonald lui-même, voire même, je pourrais remonter plus loin dans le passé; mais un précédent créé par sir John Thompson serait peut-être tenu en plus haute estime ici, aujourd'hui, qu'il ne l'eût été à cette époque, par les députés qui suivaient alors sa direction et qui prétendent encore honorer son nom.

Je le répète donc, voici ce qui s'est invariablement pratiqué, au cours des dix-huit années du régime conservateur : en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, lorsqu'il s'agissait de nommer un juge, on allait le chercher dans les rangs du parti conservateur. Je n'impute nullement la chose à crime aux conservateurs ; loin de là. C'est le droit légitime et incontestable de tout gouvernement de choisir les fonctionnaires publics dans les rangs du parti au pouvoir, pourvu, toujours qu'on nomme des hommes honorables, intègres et possédant les aptitudes et les connaissances voulues. Le député de Simcoe a cité avec complaisance le fait que j'ai inauguré ma carrière parlementaire ici, en obtenant le mandat détenu antérieurement par un autre député qui avait démissionné. L'honorable député fait erreur, mais je me contente de lui dire, en passant que la chose est inexacte et sans autre formalité je passe au précédent créé par sir John Thompson et par le député qui représentait, à cette époque, Antigonish. Je vais essayer de relater les faits, en apportant à ma narration un peu de l'aménité, de la bonhommie et de cette jovialité dont l'honorable député a le secret. C'est un fait fort singulier, mais enfin il arriva, en ce temps-là qu'un homme d'Antigonish siégeait dans cette Chambre, à titre de représentant de ce comté, chose, en vérité, fort singulière ; or, il arriva aussi que sir John Thompson était en quête d'un mandat aux Communes. En ce temps-là, le parti conservateur avait grand besoin de chefs, et force lui fut bien d'aller frapper à la porte de la Nouvelle-Ecosse et d'en ramener un nouveau chef, juge démissionnaire. Parfois, lorsqu'un juge démissionne pour combattre dans les rangs du parti libéral, on s'écrie : la grande conspiration libérale. Voyez toutes ces interpellations, ces question posées au Gouvernement ; voyez tous ces avis de motion concernant le juge Henderson à Vancouver qui a démissionné, l'autre jour, pour se porter candidat et briguer les suffrages des électeurs, au cours de l'élection en Colombie-Anglaise. Ces messieurs refusent de croire que la chose soit légitime et honorable. Ils se persuadent qu'il y a là quelque chose de louche, d'inavouable ; cela sent la conspiration, pense-t-on et on croit voir le ministre de la Justice ou quelque autre, tramant dans l'ombre quelque complot. Appliquons cette doctrine à sir John Thompson, démissionnant et renonçant à ses fonctions de juge, pour rentrer dans la carrière politique. Suivons un instant cette théorie favorite de l'honorable député, et sans vouloir en admettre la légitimité, donnons-lui droit de cité, pour les besoins de la discussion ; et supposons qu'il se trame quelque grande conspiration, lorsqu'un juge se dépouille de l'hermine, descend du tribunal, abandonne l'exercice de la magistrature, pour rentrer dans la mêlée politique. Voilà donc sir John Thompson qui démisionne, abandonne la magistrature pour consacrer ses éminentes capacités, ses brillants talents au service de l'Etat. Il a besoin d'un mandat, et il parcourt sa province en tous sens, en quête de ce mandat, pour me servir des paroles mêmes de l'honorable député ; il lui faut un collège électoral. Mais ses tentatives aboutissent à l'insuccès ; enfin, de guerre lasse, il s'avise de corrompre un député, en lui offrant le poste de juge de la cour de comté.

Ce n'est pas moi qui affirme la chose. Que personne ne s'avise de dire que je suis l'auteur de cette affirmation. J'emprunte ces paroles, en substance, à l'honorable député lui-même (M. Bennett). Que dit-il, en effet ? Parce que le député qui siégeait ici et auquel j'ai succédé dans cette Chambre, est devenu plus tard juge de la cour de comté, il s'ensuit que j'ai fait avec lui un marché entaché de corruption, au dire de l'honorable député (M. Bennett). Voilà l'argument qu'il vient de formuler. Si pareil argument est légitime, alors sir John Thompson a été le corrupteur par excellence dans le parti tory. Mais ici encore, je le répète, je n'emploie ces exemples qu'à titre d'illustration, et Dieu me garde de rien insinuer qui soit dérogatoire à la réputation de cet homme d'Etat distingué ou d'attaquer une seule des nominations de juges faites par le parti conservateur pour la Nouvelle-Ecosse. Ma critique s'adresse, en ce moment, à l'honorable député affirmant que, dans toutes ces nominations, le parti conservateur n'a jamais obéi à des inspirations d'ordre politique ; et ce que je cherche à prouver, c'est que, relativement à ma propre province, les titulaires nommés par le parti conservateur aux postes de juges ont tous été choisis dans les rangs de ce parti, sauf dans une seule circonstance ; et ici encore, s'il fallait adopter le mode d'argu-

mentation de l'honorable député, je serais autorisé à conclure que cette nomination est un acte digne de la réprobation de cette Chambre.

Mais il est d'autres titulaires que les juges. Appliquons à ces nominations la même théorie. Mais, avant de passer outre, il me revient en mémoire un autre exemple, relatif à la magistrature. En 1878, un membre du gouvernement conservateur, sir Hector Langevin, fut battu dans le comté de Rimouski. M. McDougall fut élu aux Trois-Rivières. Sir Hector Langevin voulait obtenir un mandat aux Communes, et pour me servir encore une fois de l'expression de l'honorable député, sir Hector parcourut la province d'une extrémité à l'autre, en quête du mandat désiré. Il tenait à ce mandat et monsieur McDougall démissionna. M. McDougall fut nommé juge et sir Hector Langevin devint député des Trois-Rivières. L'honorable député voit-il rien de condamnable ici ? Je n'affirme nullement qu'il y ait ici rien de louche, d'inavouable ; mais, d'après le mode d'argumentation de l'honorable député de Simcoe (M. Bennett), il y aurait ici un acte entaché de flagrante corruption politique. Encore un autre exemple. Il y a quelques années, le parti conservateur, aux abois, rappela sir Charles Tupper d'Angleterre, dans un vain effort pour arracher le parti à la ruine qui le menaçait. Il fallait un mandat à sir Charles Tupper, et ici encore, pour me servir de l'expression de l'honorable député, sir Charles parcourut la province d'une extrémité à l'autre, en quête du mandat convoité, mais tous ses efforts furent en pure perte. Enfin, il surgit un événement imprévu. Monsieur David McKeen, qui était député du Cap-Breton aux Communes démissionna, un beau matin, et sir Charles Tupper se porta candidat pour le comté du Cap-Breton et fut élu. Or, par une curieuse coïncidence, M. David McKeen, quelques semaines plus tard, devint sénateur du Canada. Je ne sais comment l'honorable député interpréterait cette affaire.

Je n'en fais pas un reproche à sir Charles Tupper ni au sénateur McKeen.

M. BENNETT : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui citer un cas analogue ? Un jour M. Robert Beith, a cédé la candidature au ministre de la Justice actuel, dans le comté de Durham-ouest. C'était tout ce qu'il pouvait lui céder.

L'hon. M. FIELDING : Je m'efforce de faire comprendre à l'honorable député comment ses propres amis apprécieront sa manière de raisonner. J'ai expliqué que sir Hector Langevin ayant été défait, il obtint un autre comté et M. MacDougall fut nommé juge. Je ne dis pas que c'était de la corruption. J'ai démontré que sir John Thompson se fit élire à la place de M. McIsaac et que ce dernier fut nommé juge de la cour de comté. J'ai prouvé que sir Charles Tupper fut nommé député et M. McKeen entra au Sénat. Si je raisonnais comme mon honorable ami, je dirais que ce sont autant de cas de corruption. Mais je ne le dis pas ; je ne reproche rien à ces hommes publics que je viens de nommer. Mais j'aurais autant de raison de les accuser que l'honorable député en a de m'attaquer parce que j'ai succédé dans cette Chambre a quelqu'un qui fut ensuite nommé juge de la cour de comté.

M. LANCASTER : L'honorable ministre nous a-t-il dit la vraie raison pour laquelle cette nomination n'est pas encore faite ?

L'hon. M. FIELDING : J'ai répondu à quelques-unes des accusations que les honorables députés de la gauche ont lancées en s'imaginant qu'elles se rapportaient à cette question ; puisqu'ils les ont lancées, ils ne doivent pas avoir d'objection à ce que nous les réfutions.

M. LANCASTER : Ce n'est pas ce que j'ai demandé à l'honorable ministre. S'il ne peut pas me répondre, qu'il le dise. Je représente ici une circonscription électorale de ce pays, et quand je retournerai devant mes électeurs je voudrais pouvoir leur répéter les raisons que l'honorable ministre a données pour n'avoir pas fait cette nomination.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à répondre à l'honorable ministre de la Justice et à l'honorable ministre des Finances qui me reprochent de n'avoir pas donné un avis suffisant au Gouvernement. Je leur dirai d'abord qu'à plusieurs reprises, au cours de la dernière session et au moins une fois pendant la présente session, certains membres de la droite ont saisi la Chambre de questions de la plus haute importance, sans que l'opposition ait été seulement prévenue.

L'hon. M. FIELDING : La question n'est pas là. La règle veut qu'un député qui désire discuter une question concernant le Gouvernement, doit en donner avis au Gouvernement. Pourquoi en donnerait-on avis à l'opposition ?

M. R. L. BORDEN : Pourquoi en donner avis à l'opposition ? Lorsque des questions d'une très grande importance, comme celle des pêcheries discutée l'autre jour, et plusieurs autres, aux sessions précédentes, sont mises en discussion dans cette Chambre, n'avons-nous pas le droit de demander que l'opposition soit prévenue, puisqu'on exige que le Gouvernement soit averti quand ces questions sont soulevées par l'opposition ?

L'hon. M. FIELDING : Je n'ai jamais entendu parler d'une semblable règle.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre en entendra peut-être parler plus souvent à l'avenir et si le Gouvernement ne change pas de tactique, il se pourrait que l'opposition s'abstint de lui marquer autant d'égards que par le passé.

Le 23 janvier, j'ai reçu une lettre dont j'ai lu une partie à la Chambre. Deux fois déjà, j'avais appelé l'attention sur cette question. Il n'y avait rien dans cette lettre qui me fît, dans le moment, un devoir d'en saisir immédiatement la Chambre. Aujourd'hui, je suis arrivé à mon cabinet à deux heures et quarante-cinq minutes et j'y trouvai la lettre et les deux télégrammes dont j'ai cité des extraits. Je suis entré ici à trois heures et je vous ai donné avis, monsieur l'Orateur, que j'avais l'intention de proposer l'ajournement. Je me préparais à aller parler à l'honorable ministre de la Justice lorsque l'honorable premier ministre est entré et c'est à lui que je me suis adressé, de sorte que tous deux ont été mis au courant, moins d'un quart d'heure après moi.

Je croyais utile de soumettre la question immédiatement à la Chambre parce qu'un de ces télégrammes, signé par un membre éminent du barreau de la Nouvelle-Ecosse, disait que la cour ne serait pas au complet la semaine prochaine, si un juge n'était pas nommé dans l'intervalle. J'ai cru qu'il y avait urgence. D'ailleurs j'avais déjà averti l'honorable premier ministre et le ministre de la Justice, il y a deux mois. Le 11 décembre, je leur ai fait savoir que l'administration de la justice dans la Nouvelle-Ecosse était entravée par cette situation et l'honorable premier ministre considéra la chose comme tellement grave qu'il déclara qu'il était du devoir du ministre de la Justice d'y voir sans retard.

Comment pouvais-je supposer que le ministre de la Justice avait besoin de documents ? J'avais pris la précaution de demander le dépôt de certains documents et il déposa un rapport disant qu'il n'y avait pas dans son bureau une seule feuille de papier se rapportant à la question. L'attitude du ministre des Finances ne laisse aucun doute. Ce qu'il voulait ce n'était pas des renseignements sur cette question, mais un mémoire, un relevé, pour démontrer que par le passé, les conservateurs avaient aussi causé des retards. L'honorable ministre des Finances s'est montré d'une franchise inaccoutumée, en expliquant pourquoi il aurait voulu être averti plus tôt. Pris à l'improviste, il s'imagine avoir assez habilement retorqué l'argument en traînant dans la discussion les noms de sir John Thompson, de sir John Macdonald...

L'hon. M. FIELDING : Je ne les ai pas traînés.

M. R. L. BORDEN : Il s'est servi du nom d'hommes qui sont disparus de la scène politique, mais ce n'était pas tout ce qu'il voulait. Il aurait désiré être prévenu plus tôt pour faire préparer un dossier, non pour expliquer les négligences du Gouvernement dans cette affaire, mais pour créer une diversion, pour provoquer les applaudissements de ses partisans, quelque chose, enfin qui serait venu relever son moral affaissé.



L'honorable ministre de la Justice et l'honorable ministre des Finances n'ont pas traité cette question comme elle mérite de l'être. Je ne crois pas avoir mis d'esprit de parti, dans la manière dont je l'ai discutée. J'ai exposé les faits et j'ai été très sobre de commentaires. Les deux honorables ministres semble mettre en doute l'authenticité des faits que j'ai rapportés. Tout ce que je puis dire c'est que les télégrammes que j'ai reçus aujourd'hui sont signés par deux avocats de la Nouvelle-Ecosse, qui jouissent d'une réputation d'intégrité et de véracité au moins égale à celle de tout autre membre du barreau de cette province, fut-il conservateur ou libéral, et je suis aussi certain que de ma propre existence, que ces deux télégrammes disent la vérité.

Or, si les faits sont tels que je les ai exposés, quelle réponse avons-nous aujourd'hui du Gouvernement ? Les faits sont ceux-ci : quelque temps avant le 11 décembre, au mois de novembre je crois, le juge en chef de la province de la Nouvelle-Ecosse fut obligé de congédier le grand jury parce qu'il n'y avait pas de juge pour tenir les assises criminelles, et aujourd'hui, la cour suprême de cette province qui, aux termes de la loi, doit siéger dans la ville d'Halifax, pour administrer la justice, n'a pu siéger, parce qu'il n'y a pas, à l'heure présente, assez de juges dans la Nouvelle-Ecosse pour administrer la justice conformément aux lois du pays.

L'honorable ministre des Finances n'est pas certain que la situation exige la prompte intervention du Gouvernement, ou justifie mon interpellation de ce jour. Je n'ai pas supposé qu'il pouvait y avoir de doute. Je n'ai aucune excuse à faire pour avoir saisi la Chambre de la question, et je demande à qui que ce soit dans cette enceinte, qu'il soit conservateur ou libéral si, dans les remarques du ministre de la Justice ou du ministre des Finances il a pu saisir une seule raison plausible pour expliquer le retard apporté à cette nomination. A plusieurs reprises et aujourd'hui encore, ils ont eu l'occasion de s'expliquer et de donner une raison ou un semblant de raison pour expliquer pourquoi un juge n'a pas été choisi parmi les membres du barreau de la Nouvelle-Ecosse dignes d'être élevés à la magistrature. Ils ont pris la parole tour à tour, mais ils n'ont pas prononcé un seul mot qui justifie un retard d'une semaine, et, à plus forte raison, de dix mois.

Dans les circonstances, le Gouvernement aurait tort de perpétuer cet état de choses, et j'espère qu'en dépit de toutes les exigences de parti, il règlera cette question comme elle doit l'être, immédiatement et sans autre souci que celui de l'intérêt public.

L'honorable ministre des Finances a insinué que j'ai agi dans cette affaire à l'instigation de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Je suppose qu'il parle ainsi par badinage et faute de meilleurs arguments; cette raison va de pair avec toutes

celles qu'il a données. L'honorable député de Toronto-nord n'a pas été consulté ; j'ai agi de ma propre initiative, et que j'aie bien ou mal agi, j'en suis seul responsable. Je ne crois pas avoir eu tort, et je n'ai aucune excuse à faire à la Chambre.

(La motion de M. R. L. Borden tendant à lever la séance n'est pas adoptée.)

## QUESTION RELATIVE AU BUREAU DE POSTE DE MONTREAL.

M. MONK : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur la nouvelle suivante publiée par le " Canada " l'organe du Gouvernement :

On annonce que le Gouvernement aurait résolu d'acheter la propriété comprise entre les numéros 130 à 130a rue St-Jacques, la rue St-François-Xavier et les numéros correspondants de la rue Notre-Dame, pour y ériger une vaste annexe à l'hôtel des postes actuel. Les deux édifices seraient reliés par un tunnel traversant la rue St-Jacques.

Dans le nouvel édifice tous les bureaux ouverts au public seraient installéés au rez-de-chaussée.

Je désire savoir si ce renseignement est exact ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a rien de fondé dans ce que publie le " Canada " et je puis ajouter, en passant, que bien que mon honorable ami (M. Monk) appelle ce journal l'organe du Gouvernement, le Gouvernement n'a pas d'organe ; il est son propre organe.

## QUESTION RELATIVE AUX NOUVEAUX JUGES DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. BERGERON : Il a été beaucoup question de juges cet après-midi et j'aimerais savoir si le Gouvernement a nommé quelqu'un pour remplir la vacance à Saint-Hyacinthe. Les journaux ont aussi annoncé que le juge du district de Richelieu est transféré à Montréal et qu'il sera remplacé par un membre de cette Chambre. Qu'y a-t-il de fondé dans ces rumeurs ?

Sir WILFRID LAURIER : Je suis prêt à fournir à mon honorable ami les renseignements qu'il demande et même d'autres. Sir Alexandre Lacoste a donné sa démission de juge en chef de la cour du banc du Roi et il a plu à Son Excellence d'appeler l'honorable M. Henri Thomas Taschereau, juge de la cour supérieure, à cette fonction. M. le juge Charbonneau remplacera le juge Taschereau à la cour supérieure, à Montréal ; M. Bruneau qui était membre de cette Chambre succède au juge Charbonneau dans le district de Richelieu et M. Paul G. Martineau est nommé juge à Saint-Hyacinthe.

## 3e LECTURE

Du projet de loi (n° 33), déposé par l'honorable M. Fisher, tendant à soumettre à une inspection et à une surveillance plus sévère les conserves alimentaires, les viandes et le poisson.

## DISCUSSION DU BILL RELATIF A L'EXPORTATION DE L'ENERGIE ELECTRIQUE.

Le projet de loi (n° 60), déposé par l'honorable M. Aylesworth, tendant à réglementer l'exportation de la puissance électrique et de quelques liquides et gaz, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

M. MACLEAN (York-sud) : Ce bill est très important. Je ne m'oppose pas à ce qu'il soit discuté en comité, mais j'ai quelques objections au principe même du projet et j'aimerais entendre l'honorable ministre de la Justice nous en expliquer les détails. Pour épargner du temps je lui demanderai de nous donner l'interprétation de l'article 4 qui dit :

Subordonnément aux règlements du Gouverneur en conseil à ce sujet, le ministre peut accorder des licences assujéties à telles conditions qu'il juge à propos, pour l'exportation de quantités définies de force ou de fluide, dans les cas où existe légitimement le droit d'exporter ; et ces licences seront révocables sur tel avis donné au porteur de la licence que le ministre juge raisonnable en l'espèce.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Le règlement exige que le bill soit lu article par article et nous sommes maintenant à l'article 1er.

M. MACLEAN (York-sud) : N'aurons-nous pas une discussion générale du bill ?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Le règlement exige que chaque article soit discuté, au moment où il en est fait lecture.

M. R. L. BORDEN : Il serait peut-être préférable d'avoir une discussion générale, dès à présent.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Le règlement ne le permet pas.

M. MACLEAN (York-sud) : Dans ce cas, à l'occasion du premier article qui dit que c'est un bill pour réglementer l'exportation de la puissance électrique, je discuterai l'opportunité du projet. Mon idée est que la puissance électrique développée dans le pays, surtout celle des chutes du Niagara, devrait être réservée pour l'usage des industriels d'Ontario, pour les chemins de fer d'Ontario, et surtout pour les cultivateurs d'Ontario, auxquels elle fournira l'éclairage et l'énergie et peut-être aussi, la chaleur. Au lieu d'en interdire l'exportation, ce bill tend à en faciliter la transmission en dehors du Canada. A la dernière session, le minis-

tre de la Justice du jour déposa un projet de loi à peu près semblable à celui-ci et après l'avoir expliqué à plusieurs reprises, il déclara qu'il ne comprenait pas bien pourquoi il devrait s'appliquer aux compagnies existantes et il proposa d'ajouter un article, pour les exempter. Cet article aurait pour effet de permettre aux compagnies existantes d'exporter l'énergie électrique en aussi grandes quantités qu'elles voudraient, et je crois que l'article 4 du présent bill, aura justement pour effet d'accorder aux grandes compagnies qui existent actuellement, la plus grande latitude sous le rapport de l'exportation de l'énergie qu'elles développent. Si cette réglementation de l'exportation était dans l'intérêt du fisc, elle devrait s'appliquer à toutes les compagnies. Je considère que cette importation devrait être prohibée, soit par la loi, soit au moyen d'un impôt. Si ces compagnies pouvaient démontrer, et elles le peuvent, qu'à l'heure présente, il n'existe pas de demande dans le pays, pour cette énergie électrique, on pourrait leur permettre d'exporter le surplus pour en retirer un revenu. Mais si nous permettons l'exportation de cette énergie aux Etats-Unis, nous encourageons simplement les industries de ce pays à faire concurrence aux nôtres, et il n'y a pas un article du bill, qui défende cette exportation. Au contraire le bill la facilite et je crois que l'article 4 permet cette exportation aux compagnies déjà existantes. Je demanderai au ministre de défendre ce bill s'il a lu le rapport de la section canadienne de la commission internationale des eaux mitoyennes. Dans son rapport, cette commission dit :

> Votre commission est d'avis, si un traité doit être conclu relativement à l'utilisation de ces eaux, que les proportions indiquées dans le rapport et acceptées par la commission mixte soient observées.

La commission a indiqué un certain partage, relatif à l'exportation. Le rapport continue ainsi :

> La Ontario Power Co., par l'entremise de son alliée, la Niagara Lockport and Ontario Co. a construit des lignes de transmissions, en double et avec des embranchements, dans l'état de New-York, sur un territoire de 150 milles de longueur et de 20 milles de largeur, pour lesquelles elle a dépensé au-delà de $4,000,000, et depuis plusieurs mois, elle fournit de l'énergie, à l'extrémité la plus reculée de ces lignes.

Ainsi, une de ces compagnies canadiennes existantes à dépensé au delà de $4,000,000 pour établir des lignes de transmission aux Etats-Unis et elle n'a pas dépensé un seul sou pour en établir au Canada, et cependant, dans ce bill il n'y a rien pour protéger les Canadiens, pour empêcher ces compagnies d'exporter l'énergie aux Etats-Unis avant d'avoir donné aux Canadiens les mêmes avantages qu'elles offrent aux Américains. Le rapport de la commission dit encore :



> M. Paul P. Cravath, le représentant de la Niagara Lockport and Ontario Power Co. dans un discours prononcé devant le secrétaire de la guerre, à Washington disait que sa compagnie avait conclu un arrangement avec la Ontario Power Co. par lequel elle s'engageait à prendre de cette dernière au moins 60,000 chevaux, à la frontière et s'était réservé le droit d'en prendre jusqu'à 180,000 chevaux, ce qui absorberait toute l'énergie que la Ontario Power Co. était capable de développer.

Ainsi, une de ces compagnies existantes s'est déjà engagée à exporter aux Etats-Unis toute l'énergie qu'elle peut développer ; elle a dépensé $4,000,000 pour établir des lignes de transmission aux Etats-Unis et bien qu'installée au Canada, elle n'a pas dépensé un dollar pour la transmission de la puissance électrique de ce côté de la frontière. Cependant, ce bill tend à permettre à cette compagnie de continuer cette exportation tant que le gouvernement de Washington n'y mettra pas d'obstacle. Il est vrai que le gouvernement américain, impose une limite, mais s'imagine-t-on qu'il la fera observer ? Au contraire, il est tout disposé à aider ces compagnies installées sur la rive canadienne à exporter leur énergie aux Etats-Unis pour le plus grand avantage des industries de ce pays. La seule protection que nous aurons si nous devons en avoir, sera celle que nous offre la loi Burton qui limite la quantité d'énergie qui pourra être importée aux Etats-Unis, mais d'après le bill qui nous occupe en ce moment, une compagnie canadienne pourra exporter aux Etats-Unis toute l'énergie qu'elle pourra développer, sans être tenue d'en fournir la moindre partie au consommateur canadien. Le paragraphe suivant du rapport, dit :

> Cette compagnie a négligé la ville de Buffalo qu'elle laisse à la 'Canadian Niagara Power Co." mais elle a prolongé ses lignes de transmission jusqu'à Rochester et Syracuse. Elle développe actuellement un peu moins de 60,000 chevaux et M. Cravath déclare qu'elle a déjà conclu des arrangements pour en fournir 90,000 chevaux, entièrement sur le territoire américain.

La première compagnie, dite la compagnie Rankin, s'est engagée par contrat à fournir 90,000 chevaux, aux Américains ; elle a laissé Buffalo de côté, mais ses lignes s'étendent dans la direction de Lockport, et dans ce bill, il n'y a pas une seule ligne pour empêcher cette exportation tant que les compagnies n'auront pas offert les mêmes avantages aux Canadiens. Que dit encore le rapport :

> La " Canadian Niagara Falls Power Co." est en état de développer actuellement environ 55,000 chevaux qui seront tous fournis aux consommateurs des environs des chutes Niagara, sur le côté américain, et de Buffalo et des environs.
>
> Jusqu'à présent, cette compagnie n'a encore rien fait pour transmettre l'énergie du côté canadien.

Remarquez bien qu'il s'agit ici du rapport de nos propres commissaires, des commissaires canadiens. Cependant, ce bill tend à faciliter à cette compagnie l'exportation de l'énergie électrique aux Etats-Unis au détriment des consommateurs canadiens. Voici ce que dit le rapport des autres compagnies :

La "Electrical Development Co." qui est plus particulièrement une compagnie canadienne, a établi une ligne de transmission à Toronto. Elle s'est outillée pour pouvoir développer environ 50,000 chevaux, dans un avenir rapproché.

Cette compagnie fait de grands efforts pour obtenir le droit d'exporter immédiatement 53,000 chevaux aux Etats-Unis.

Même une compagnie canadienne qui possède une ligne de transmission dans le pays fait tous ses efforts pour exporter son énergie aux Etats-Unis. Il devrait être défendu d'exporter un seul cheval de cette énergie. Les commissaires canadiens disent encore :

En tenant compte de cette situation et des avantages spéciaux qui résulteront d'un traité, votre commission ne peut que répéter respectueusement le vœu qu'elle émettait dans son rapport du 25 avril 1906, que votre Gouvernement, tout en respectant intégralement les droits de ces compagnies, devrait réglementer l'exportation de la puissance de manière à protéger les intérêts du Canada.

Y a-t-il un seul article de ce bill qui protège le public ? Je défie le ministre de la Justice qui est chargé de défendre ce bill de citer un seul article qui sauvegarde les intérêts des Canadiens. Tout ce qu'il demande par ce bill, c'est le pouvoir de faire des règlements qu'il pourra révoquer à sa guise. Le Gouvernement ne nous a pas encore fait savoir ce qu'il entend faire. Nos commissaires disent également :

Toutes ces compagnies dans leur convention avec les commissaires du parc ont stipulé "qu'à même la puissance électrique ou pneumatique développée en vertu de cet arrangement, chaque fois qu'elles en seraient requises, elles en fourniraient au Canada (jusqu'à concurrence d'aucune quantité non inférieure à la moitié de la quantité développée) à des prix n'excédant pas ceux exigés des villes ou des consommateurs des Etats-Unis situés à égale distance des chutes du Niagara, pour une égale quantité d'énergie destinée au même usage." Or vos commissaires sont d'avis que ces compagnies ne se conforment pas aux stipulations de cet arrangement tant qu'elles n'ont pas séparément ou conjointement, construit des lignes de transmission au Canada, d'une longueur égale à celles qu'elles ont aux Etats-Unis.

Les compagnies ne se conforment pas à une des conditions essentielles de l'arrangement, si elles ne construisent pas, conjointement ou séparément, au Canada, des lignes de transmission aussi étendues que celle qu'elles possèdent aux Etats-Unis. Je demande au ministre si elles se sont conformées à cet engagement qu'elles ont pris envers le gouvernement d'Ontario ? Nos commissaires disent qu'on ne devrait, en aucune manière, leur permettre d'exporter cette énergie, avant d'avoir donné aux Canadiens les mêmes facilités qu'elles donnent aux Américains. Le ministre de la Justice a-t-il perdu toute confiance dans ses commissaires ? S'il en est ainsi, quelles sont ses raisons ? Les commissaires disent encore :

Vos commissaires sont d'avis que c'était l'esprit, sinon la lettre, de l'arrangement que les compagnies devaient elles-mêmes atteindre le consommateur et que ce n'est pas une équitable interprétation de cet arrangement, de dire que le consommateur canadien devra construire des lignes de transmission jusqu'aux chutes du Niagara, s'il veut retirer quelque avantage de cette utilité publique.

Ces compagnies prétendent que tout ce qu'elles sont obligées de faire, c'est d'amener l'énergie électrique jusqu'aux chutes du Niagara, et elles l'ont fait. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) est-il aussi de cet avis ? Ne pense-t-il pas, plutôt, que nous devrions refuser à ces compagnies le droit d'exporter la puissance électrique tant qu'elles n'auront pas donné aux Canadiens les mêmes facilités qu'elles donnent aux Américains ? Les commissaires disent encore :

En dehors de tout arrangement, les compagnies privées faisant usage des ressources naturelles du Canada, devraient, dans l'opinion des commissaires, être assujéties d'abord à donner un service satisfaisant au public canadien, et le droit d'exporter de l'énergie, à Niagara, ne devrait être accordé que pour le surplus, après que le marché canadien aura été raisonnablement approvisionné.

Le ministre de la Justice s'est-il enquis de ce que serait la quantité nécessaire pour approvisionner le marché canadien ? A-t-il fait des démarches pour savoir ce que ces compagnies ont fait pour transmettre l'énergie électrique sur le côté canadien ? A en juger par les apparences, je ne crois pas qu'il l'ait fait. Il s'est probablement contenté de dormir au lieu de s'occuper à recueillir ces renseignements.

Voilà comment on tient compte des avis de nos commissaires. Ils disent que le Canada doit être protégé, et la seule protection que nous aurons, à en juger par ce bill, c'est que le Gouvernement, ou un ministre, pourra faire des règlements qui seront révocables en tout temps, ce qui lui permettra de tenir ces grandes compagnies continuellement sous le coup de la menace.

Ce n'est pas ce qui devrait être fait. La loi devrait être formelle et nous ne devons pas être à la merci d'un règlement quelconque qu'il plaîrait à un ministre de faire.

L'an dernier cette question a été discutée et le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) qui était chargé de défendre le bill devant la Chambre, dit qu'il avait reçu des lettres lui représentant que certaines compagnies avaient dépensé des sommes considérables pour leur installation et leur outillage et qu'il ne serait pas juste de leur appliquer

cette loi qui ne respectait pas les droits acquis. Ma réponse, dans le temps, fut que les compagnies existantes avaient accaparé toutes les concessions disponibles, et si nous admettons aujourd'hui ce raisonnement du ministre de la Justice d'alors, le public restera sans protection aucune. La situation est la même que l'an dernier, et ce bill est semblable à celui de la dernière session. L'article 4 soustrait les compagnies existantes à l'opération de la loi. Quelques règlements que nous puissions faire, quelques précautions que nous prenions pour réglementer l'exportation de l'énergie, ces règlements et restrictions n'atteindront pas ces grandes compagnies.

Ces suppositions sont légitimes puisqu'on nous dit que le présent bill est presque semblable à celui de la dernière session. Il aura donc pour effet de faciliter l'exportation au lieu de tendre à réserver cette énergie pour le plus grand avantage des industries, des chemins de fer et des cultivateurs du Canada, et surtout de la province d'Ontario.

Lorsqu'il s'agit de l'énergie électrique nous avons affaire aux compagnies les plus modernes et les plus actives qu'il y ait au Canada. Il n'y a pas dans le pays de compagnies plus actives et plus ambitieuses que celles qui ont le monopole de l'énergie électrique. Nous en avons un exemple à Montréal qui est à la veille d'être enserrée pour une période de 70 ans dans les griffes d'une compagnie dont le monopole ne doit expirer que dans vingt ans et qui demande un prolongement de 50 ans. Cette compagnie a profité de tous les moyens, pour monopoliser l'énergie électrique dans cette ville et le territoire environnant, d'ici à 70 ans. Elle est si puissante qu'elle dicte ses volontés à presque tous les journaux de Montréal; ses mesures sont si bien prises que cette grande ville qui compte 300,000 habitants parmi les plus éclairés du pays, est exposée à devenir sa proie.

Mais Montréal n'est pas la seule ville où il existe des compagnies aussi audacieuses ; les accaparateurs d'énergie électrique de la province d'Ontario n'ont pas leurs pareils pour empiéter sur les droits du public. Ils ont aujourd'hui la haute main sur les tramways, ils ont fusionné deux compagnies d'électricité après s'être solennellement engagés à les laisser subsister séparément ; ils contrôlent les lignes de transmission des chutes du Niagara à Hamilton. Ainsi, la population de Toronto et d'Hamilton doit se tenir constamment sur le qui-vive, et c'est à grand'peine qu'elle résiste aux assauts de ces audacieuses compagnies.

Samedi dernier, le secrétaire d'Etat autorisait onze commis d'un bureau d'avocats de Toronto à se constituer en une compagnie au capital de $25,000,000 dans le but de transmettre l'énergie électrique dans la province d'Ontario. Quel relation peut-il exister entre le projet de loi et cette compagnie? Doit-on voir en celle-ci une des tentacules de la pieuvre de l'accaparement qui exerce ses ravages dans l'Ontario ? Quels seront ses moyens d'action ? Je me permettrai d'en signaler quelques-uns à la Chambre afin de faire voir qu'il y a lieu de pourvoir à la protection du public.

La compagnie des tramways de Toronto ayant majoré son capital-actions de $6,000,000, la population de cette ville se voit obligée de payer chaque jour, de ce chef, $1,000 d'intérêt que la compagnie répartit, illégalement selon moi, entre ses actionnaires, et c'est ce qui explique que la ville de Toronto n'obtienne pas du service de tramways ce qu'elle devrait avoir. De son côté, l'Ontario Electrical Development Company a aussi majoré son capital de $6,000,000 qu'elle a répartis entre les promoteurs de l'entreprise et ses porteurs d'obligations. Voilà l'étendue des pouvoirs conférés samedi dernier aux onze jeunes gens que le Gouvernement a constitués en compagnie. Ainsi, le projet de loi nous met en présence des plus dangereuses corporations qui se puissent trouver. A Hamilton, les compagnies Gibson fournissent un service détestable, et le prix auquel elles vendent de la lumière et l'énergie électrique est simplement exorbitant. De plus, il est question de créer dans l'Ontario un trust de l'électricité au capital de cent millions de dollars. Cette compagnie de transmission, au capital de $25,000,000, sera un des éléments de ce trust. Avec $25,000,000, on achètera les compagnies déjà existantes, puis le trust majorera son capital de $50,000,000, et nous nous trouverons ensuite dans cette situation : les compagnies d'énergie électrique des chutes Niagara, auxquelles le projet de loi tend à conférer de très importants privilèges, les compagnies de traction d'Hamilton et de Toronto, ainsi que les compagnies de transmission de la province ne formeront plus qu'une seule puissante compagnie contrôlant l'énergie développée aux chutes du Niagara et tenant à sa merci la population du Canada. Le projet de loi tend, selon moi, à faciliter la réalisation de ce projet néfaste.

Que l'honorable ministre me permette de lui signaler, comme je l'ai déjà fait d'ailleurs, le lien qui rattache cette question à ce qui devrait être la vraie politique du pays. Nous ne devrions permettre l'exportation d'aucune partie de l'énergie électrique produite au Canada. Dépourvue de gisements de houille, la province d'Ontario se trouve nécessairement, en ce qui concerne le combustible, tributaire des Etats-Unis Je suis d'opinion que l'énergie électrique qui se développera aux chutes du Niagara nous fournira sous peu et l'éclairage et la chaleur ; mais nous ne pourrons pas bénéficier de cette énergie si l'on en autorise l'exportation et si l'on n'oblige pas la compagnie à établir des lignes de transmission sur le territoire canadien. En supposant que l'on tente, ce à quoi tend le projet de loi, de restreindre l'exportation de l'éner-

gie électrique, qui tiendra compte de la somme qui en sera exportée ? Il faudra nommer quelque inspecteur ; or, y a-t-il lieu de présumer que l'on saura jamais si l'exportation se fait dans les conditions prescrites ?

Si après avoir décidé de fournir l'énergie électrique aux Etats-Unis, les circonstances nous mettaient dans l'obligation de cesser de les alimenter, nos voisins pourraient peut-être considérer notre attitude comme un affront. Mieux vaut pour nous éviter une telle éventualité et garder au Canada toute notre énergie électrique. On peut utiliser au Canada toute l'énergie que la partie canadienne des chutes du Niagara est susceptible de développer. Nos chemins de fer peuvent l'utiliser ; nous pouvons la faire servir à l'éclairage et au chauffage, et nos établissements industriels peuvent y puiser la force motrice dont ils ont besoin. L'Ontario remplit admirablement toutes les conditions nécessaires pour devenir le foyer industriel capable d'alimenter l'Ouest aussi bien que la population de la province. Pour tout atelier, le bon marché de la force motrice est un élément de première nécessité ; or, si nous autorisons l'exportation de l'énergie électrique, comment pourrons-nous compter avoir la force motrice à bon marché ? Peut-on dire qu'il est de saine politique de permettre l'exportation aux Etats-Unis d'un produit brut dont nous avons besoin au Canada, quand le projet de loi tendant à autoriser cette exportation ne renferme pas une seule disposition susceptible d'obliger les compagnies de faire au Canada les mêmes installations qu'aux Etats-Unis ? J'ai cité des extraits du rapport de la commission du régime des eaux internationales pour faire voir que cette commission a établi en principe que les compagnies devraient faire au Canada ce qu'elles font aux Etats-Unis ; j'ai puisé dans ce rapport la preuve que ces compagnies n'ont pas fait au Canada ce qu'elles ont fait en territoire américain, et ce même rapport m'a encore permis de démontrer que ces compagnies ne devraient pas être autorisées à exporter l'énergie électrique tant qu'elles n'auront pas fait pour le Canada ce qu'elles ont fait pour les Etats-Unis. Et cependant, bien que cette commission, qui jouissait de l'entière confiance du Gouvernement, ait fait un rapport aussi important et insisté sur la protection à accorder au peuple canadien, le projet de loi ne donne effet à aucun des conseils qu'elle a donnés.

Voilà ce qui me fait dire que l'objet du bill est étranger à la protection des intérêts canadiens, qu'il tend à faciliter l'exportation de l'énergie électrique et, par-dessus tout, non pas tant à réglementer l'exportation de l'énergie aux Etats-Unis qu'à favoriser l'établissement du plus gigantesque de tous les trusts de l'électricité que l'on ait jamais connus au Canada ou aux Etats-Unis. Il n'y a qu'une seule mesure à prendre pour protéger effectivement les intérêts du public : c'est d'interdire l'exportation de cette énergie ou la frapper d'un droit assez élevé pour donner la certitude qu'elle restera au Canada.

Si l'honorable ministre daigne répondre à mes observations, je me plais à espérer qu'il voudra bien nous indiquer les dispositions du projet de loi qui reposent sur les conclusions du rapport de la commission, et nous dire si son projet de loi n'est pas de même nature que celui qui fut déposé à la dernière session et qui, au dire du ministre de la Justice d'alors, ne devait pas viser les compagnies déjà existantes.

L'hon. M. AYLESWORTH : La seule conclusion qu'il me soit possible de tirer des observations de mon honorable ami (M. Maclean), c'est que le projet de loi lui paraît suspect, qu'il lui est absolument contraire pour la seule raison qu'il est déposé par le Gouvernement. A l'en croire, ce projet de loi tendrait à faciliter l'exportation de l'énergie électrique, et il le juge odieux parce qu'il lui semble qu'il a à peu près le même objet que celui de l'année dernière, dont les dispositions, au dire du ministre de la Justice d'alors, ne devaient pas s'appliquer aux compagnies déjà existantes. Si l'honorable député avait prêté l'oreille aux discours de mon prédécesseur, s'il en avait lu le compte rendu dans les " Débats ", il saurait que le ministre proposait alors d'amender le projet de loi que le comité avait mis à l'étude en y ajoutant une disposition portant que rien de contenu dans le projet de loi ne devait être interprété comme devant affecter les droits ou les pouvoirs déjà conférés par le Parlement à toute compagnie autorisée à exporter la force ou l'énergie électrique. Voilà ce que le ministre étudiait alors, et si cette disposition avait été insérée dans le projet, celui-ci n'eût assurément pas visé les compagnies tirant alors l'énergie électrique des chutes du Niagara ou se préparant à le faire. Mais le projet de loi actuel ne contient pas de disposition semblable. Le Gouvernement n'a pas jugé à propos de faire l'exception qui fixait l'attention de mon prédécesseur, à la dernière session ; il a pris une attitude toute contraire.

Les dispositions du projet de loi sont aussi simples que possible. L'article 2 a trait à l'interprétation et à la phraséologie ; l'article 3 dispose que nul ne pourra exporter de la force ou des fluides à moins d'être porteur d'une licence à cet effet. Il n'y a pas lieu de rappeler ici que l'expression " personne " comprend toute compagnie instituée en corporation. La première condition requise pour l'exportation, c'est d'être porteur d'une licence. L'article 4 indique en termes généraux les conditions auxquelles les licences d'exportation pourront être accordées. La quantité de force ou de fluide susceptible d'être exportée est déterminée à l'article 5. Cette quantité peut ou doit être limitée, ou la licence peut porter que la quantité doit être limitée à l'excédent de

production après que le titulaire de la licence a fourni de la force ou du fluide aux consommateurs pour leur usage en Canada; et toute telle licence est révocable à volonté par le ministre qui l'a accordée si le porteur refuse ou néglige de se conformer à quelqu'une des conditions imposées relativement à la fourniture et à la distribution d'énergie ou de fluide au Canada. Etait-il possible d'imaginer un langage plus clair pour atteindre le but même que l'honorable député semble avoir à cœur? Aux termes du projet de loi, personne n'exportera de force ni de fluide sans une licence, et cette licence sera immédiatement révoquée si l'on ne répond pas d'une manière suffisante aux besoins des Canadiens; en outre, la quantité de force à exporter peut être limitée à l'excédent de production après que l'on aura abondamment pourvu aux besoins de la population du Canada.

L'hon. M. FOSTER : Les mots "légitimement le droit" que l'on voit dans l'article 4 se rapportent-ils au droit que conférerait le projet de loi ou à un droit d'exportation prévu par quelque autre loi?

L'hon. M. AYLESWORTH : J'avais l'intention de revenir à cet article après avoir parlé des autres dispositions du projet de loi. On voit plus loin que nous aurons pour contrôler l'exportation de l'énergie plusieurs moyens tout aussi effectifs sinon plus, que la réglementation effectuée à l'aide des licences, et ces moyens ne nous étaient pas fournis par le projet de loi de l'année dernière; c'est-à-dire que le Gouverneur général en conseil peut, en tout temps, imposer un droit fixe d'exportation ou établir un droit maximum assez élevé pour le rendre prohibitif; qu'il peut abolir ces droits à toute époque ou, enfin, par voie de proclamation, exempter du paiement de ces droits les personnes qui se conforment aux termes de la licence relativement à la quantité d'énergie à être fournie aux consommateurs canadiens. Ceux qui ne se conformeront pas aux conditions prescrites par la licence seront tenus de payer les droits, tandis que ceux qui s'y conformeront pourront se voir relever de l'obligation de payer le droit d'exportation. Par là, toutes les compagnies, y compris les compagnies audacieuses que l'honorable député a visées au cours de ses observations, qui se refuseront à fournir, dans la juste mesure spécifiée par leur licence, l'énergie et le fluide aux consommateurs canadiens, verront leur licence révoquée et se trouveront dans l'impossibilité d'exporter l'énergie électrique.

Je reviens à l'article 4. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a appelé l'attention sur le texte relatif aux cas où existe légitimement le droit d'exporter. L'honorable député qui m'a précédé trouvant aussi ce texte un peu suspect, je vais en exposer tout de suite la raison d'être. Le projet de loi dont le comité est saisi revêtit sa forme actuelle après de longues délibérations et de nombreuses consultations avec le président de la section canadienne de la commission du régime des eaux internationales, avec celui-là même dont les conseils sont consignés dans le rapport que l'on a cité en partie ici même, avec celui-là même dont, à son avis comme au mien, nous avons suivi les conseils aussi scrupuleusement que possible dans la préparation de ce projet de loi.

M. MACLEAN (York-sud) : Dans quel article?

L'hon. M. AYLESWORTH : Dans chacun des articles. Sur la demande de quelque deputé, le bill déposé à la dernière session fut soumis au premier ministre de la province d'Ontario, qui, tout naturellement, portait un réel intérêt à cette importante question. On lui demanda son opinion et il la fit connaître. Entre autres conseils précieux donnés par le premier ministre d'Ontario, conseils qui prévalurent et dont la teneur fut insérée dans le projet de loi actuellement à l'étude, se trouvait la proposition portant que l'article 4 fût amendé en y insérant les mots sur lesquels on a appelé l'attention. Le 17 mai dernier, M. Whitney écrivait à M. Fitzpatrick :

> On me fait observer qu'il y aurait lieu d'amender l'article 4, du projet de loi en y insérant, après le mot "fluide", les mots: "dans les cas où existe légitimement ce pouvoir d'exportation", ou d'autres mots ayant le même sens.

Au lieu de me servir des mots "pouvoir d'exportation," le mot anglais "power" signifiant de la force ou de l'énergie électrique, j'ai inséré les suivants : "dans les cas où existe légitimement le droit d'exporter." Dans la pensée de M. Whitney, il s'agissait là du droit d'exportation conféré par les lois instituant en corporation toute association de personnes formant une compagnie. La charte ou l'acte constitutif de trois des compagnies qui s'occupent de la production de l'énergie électrique aux chutes du Niagara confère implicitement le droit d'exporter l'énergie, vu que chacune d'elles est autorisée à conclure avec des clients pouvant habiter aux Etats-Unis, des traités relatifs à la vente et à la fourniture de l'énergie électrique. Au cours du débat auquel le projet de l'année dernière donna lieu, l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) fit observer avec beaucoup d'à-propos que le fait d'accorder à une compagnie une charte lui conférant un tel pouvoir équivalait à décréter que la conclusion de traités de cette sorte serait désormais du ressort exclusif de la compagnie, c'est-à-dire que nul membre ni actionnaire d'une compagnie ne pourrait, après que le Parlement aurait conféré un tel pouvoir à la compagnie, empêcher les autres actionnaires ou les directeurs de conclure un tel traité : que tels étant la lettre et l'esprit de la loi en question, les dispositions du projet

de loi actuel doivent s'étendre à ces compagnies, puisqu'elles possèdent légitimement le droit d'exporter l'énergie. En cette circonstance, le chef de l'opposition fit remarquer que les compagnies autorisées par les lois provinciales se trouvaient absolument sur le même pied que les compagnies tenant leur autorisation du parlement fédéral, que les pouvoirs conférés dans l'un et l'autre cas avaient la même valeur, l'ayant été par l'autorité législative compétente. Voilà comment s'explique la présence à l'article 4 des mots que l'on a signalés à l'attention.

Que l'on me permette d'ajouter une autre observation relativement à l'objet général du projet de loi. Si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) est contraire à toute exportation de l'énergie électrique.

M. MACLEAN (York-sud) : Par ce qu'il vient de dire au sujet de l'article 4, le ministre reconnait-il ou nie-t-il que, excepté en ce qui concerne leur licence, les compagnies déjà existantes échappent aux dispositions du projet de loi ? Son raisonnement ne donne-t-il pas à entendre qu'elles y échappent ?

L'hon. M. AYLESWORTH : J'ai dit au début de mes observations que l'article 3 interdit absolument, en termes clairs et précis, à toute personne, à toute compagnie ou association de personnes d'exporter de l'énergie électrique. Je ne crois pas pouvoir m'exprimer plus clairement.

M. MACLEAN (York-sud) : Mais la disposition relative à la licence vise-t-elle toutes les compagnies ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Absolument toutes, y compris, si vous voulez, la compagnie d'imprimerie du " World ".

L'hon. M. FOSTER : Elle n'a pas de loi.

Sir WILFRID LAURIER : Elle n'en connaît pas.

L'hon. M. AYLESWORTH : En ce qui concerne l'interdiction d'une manière générale de l'énergie électrique, je ne saurais me ranger à l'avis de mon honorable ami. Si la quantité d'énergie électrique était limitée, s'il y avait lieu de prévoir que nous pourrions en manquer, le raisonnement de l'honorable député ne serait pas dépourvu de valeur. S'il s'agissait du charbon, dont la quantité est nécessairement limitée, il y aurait peut-être lieu d'établir une telle restriction, bien que nos gisements de houille semblent ne devoir jamais s'épuiser ; mais la situation est bien différente lorsqu'il s'agit de l'énergie électrique provenant des chutes d'eau. De même que le meunier ne peut plus se servir de l'eau qui a passé pour moudre son grain, de même l'eau qui passe aujourd'hui par les chutes du Niagara ne peut produire d'énergie électrique qu'à la condition d'être utilisée au passage. Pour produire l'énergie électrique, il faut utiliser les eaux au moment même où elles passent, sans quoi elles sont perdues à jamais ; c'est pourquoi nous ne perdons absolument rien en permettant l'exportation et la vente aux Etats-Unis de notre excédent de production.

Je calcule qu'à l'heure présente nous avons dans un rayon suffisamment rapproché des chutes du Niagara un marché pouvant utiliser au plus 40,000 chevaux. Les trois compagnies établies en territoire canadien sont autorisées, en vertu de l'arrangement fait par la commission du régime des eaux internationales, à utiliser 36,000 pieds cubes d'eau par seconde. Cela est plus que suffisant pour développer une énergie de 400,000 chevaux. Ces trois compagnies ont le droit, en vertu de leur charte respective, de développer une force de 415,000 chevaux, et c'est tout au plus si, à l'heure actuelle notre marché peut utiliser un dixième de cette quantité d'énergie. Que fera-t-on des neuf autres dixièmes ? Ces compagnies sont formées de particuliers qui se sont entendus pour placer leurs capitaux dans une entreprise commune ; doivent-elles permettre que leur propriété, car cette eau n'est ni plus ni moins que cela, s'en aille en pure perte ? Si elles fournissent 40,000 chevaux aux consomateurs canadiens et peuvent disposer encore de 360,000 chevaux, devront-elles laisser se perdre cette énergie ou pourront-elles la vendre à l'étranger? S'il s'agissait de tout autre produit, nul n'hésiterait à répondre que le Canada n'est nullement lésé du moment que l'on pourvoit à tous ses besoins, et ce serait la plus égoïste des politiques que de prétendre qu'on ne devrait pas pouvoir vendre à l'étranger cet excédent de production qui serait entièrement perdu pour tout le monde, comme il l'a été jusqu'à présent. Voilà tout ce que nous demandons par le projet de loi.

L'hon. M. HAGGART : Le ministre dit que les dispositions relatives aux licences lui donnent en réalité le droit d'interdire l'exportation. Ces dispositions seront-elles appliquées uniformément à toutes les compagnies, ou le ministre pourra-t-il tenir compte du fait qu'une compagnie déjà existante peut avoir le droit de vendre l'énergie et être autorisée par sa charte à l'exporter et la vendre en pays étranger?

L'hon. M. AYLESWORTH: Je ne sais pas si j'ai bien saisi la question de l'honorable député ; si je me trompe, il s'en apercevra par ma réponse. Toute compagnie existant actuellement, ou qui pourra être constituée à l'avenir, s'il doit s'en établir de nouvelles, sera tenue, en vertu des dispositions de ce bill, d'obtenir une licence avant de pouvoir exporter l'énergie électrique. Cette licence est révocable par le ministre si la compagnie à laquelle elle a été accordée refuse ou néglige de fournir sa part de la demande canadienne, et, dans le même ordre de choses, le Gouvernement peut, par procla-

mation, imposer à toute compagnie un droit d'exportation dont les autres compagnies seront exemptes, si elle ne fournit pas la quantité de l'énergie qui lui est demandée.

L'hon. M. HAGGART : En d'autres termes, vous pourrez appliquer tout règlement qu'il vous plaira à une compagnie ou à une autre, selon qu'elles fourniront ou ne fourniront pas leur quote-part au marché canadien.

L'hon. M. FOSTER : Le coût de la licence sera-t-il le même dans tous les cas ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Il n'en est pas question dans le projet de loi. Je ne suppose pas que le coût doive varier entre les différentes compagnies ; le bill est muet là-dessus.

M. LENNOX : Le bill ne stipule pas le coût de la licence ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Non. Le bill n'a pas pour objet de procurer un revenu au Gouvernement au moyen de ces licences ; elles ne sont imposées que comme moyen de réglementer les compagnies.

M. MACLEAN (York-sud) : Pourra-t-il y avoir deux formules de licences, l'une pour les compagnies existantes et l'autre pour celles qui se formeront à l'avenir ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'imagine pas qu'il puisse y avoir deux formules de licence, et je ne vois aucune raison pour qu'il en existe jamais deux.

M. COCKSHUTT : Le ministre a dit, je crois, qu'un dixième de l'énergie développée sera probablement utilisé dans l'Ontario et que les neuf autres dixièmes seront exportés.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'ai fait observer que dans l'état actuel des choses, comme je le comprends, le marché actuel d'Ontario peut consommer environ 40,000 chevaux, et que les trois compagnies existantes sont autorisées par leurs chartes, si elles ont l'outillage nécessaire, à développer dix fois cette somme d'énergie, c'est-à-dire 400,000 chevaux.

M. COCKSHUTT : Je me permets de différer d'opinion avec le ministre sur ce point, et je prétends que nous avons dans l'Ontario un marché capable d'utiliser beaucoup plus qu'un dixième de cette quantité d'énergie. La commission de la force électrique, dont M. Beck est président, a actuellement des demandes pour environ 100,000 chevaux dans un rayon de cent à cent vingt-cinq milles de Niagara, de sorte que le ministre se trompe sensiblement sur la quantité d'énergie électrique que peut utiliser cette partie de la province d'Ontario. Si on permet la transmission de cette force électrique de l'autre côté de la frontière, on nuira au développement des industries caandiennes. Ce que nous voulons, c'est qu'une certaine quantité de cette énergie soit tenue en réserve au Canada, et alors les capitalistes installeront des industries qui utiliseront cette force.

Voyez ce qui s'est passé au Sault Sainte-Marie. M. Clergue, après s'y être installé et avoir acheté la chute d'eau, en a développé l'énergie ; il a dû ensuite construire ses usines pour utiliser cette énergie qui, sans cela, aurait été perdue. C'est ce qui aura lieu aux chutes du Niagara. Si l'on y développe 150,000 chevaux et qu'il ne soit pas permis d'exporter cette énergie, les industriels seront tentés de l'utiliser et viendront établir des usines dans la région. Il suffira qu'une localité puisse avoir l'énergie électrique à bon marché pour que les industriels soient attirés de ce côté.

Si on exporte immédiatement aux Etats-Unis 360,000 chevaux d'énergie, rien n'invitera plus les industriels à venir établir des usines en territoire canadien. J'espère que l'on ne permettra pas à ces compagnies d'exporter une aussi forte proportion de l'énergie qu'elles produiront. D'après ce que je comprends, il ne sera plus fait de concessions, et dans ce cas, nous devrions conserver chez nous l'énergie développée, dans l'espérance que dans un avenir rapproché le Grand-Tronc, le chemin de fer Toronto-Hamilton-Buffalo et le Michigan-Central pourront utiliser cette force électrique, que l'on finit pas considérer comme le moyen de traction le plus sûr, le plus rapide et le plus économique sur les voies ferrées. Les industries réclament le bon marché de l'énergie électrique ; si la commission d'Ontario est actuellement saisie d'une demande de 100,000 chevaux, cela prouve que le ministre s'est fait une fausse idée de la quantité dont on a besoin. J'espère qu'il modifiera ses chiffres sur ce point.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'article 5 du projet de loi dit que la licence peut porter que la quantité de force à exporter doit être limitée à l'excédent de production, et que le marché d'Ontario consomme 40,000, 60,000 ou 360,000 chevaux, on ne pourra toujours exporter que l'excédent de production, après que l'on aura fourni au Canada tout ce dont il a besoin.

M. COCKSHUTT : Ces compagnies feront sans doute des arrangements pour fournir une certaine somme de force de l'autre côté de la frontière ; et si nous n'avons au Canada qu'une force de 50,000 immédiatement disponible, et si les compagnies en exportent 360,000 en vertu de traités d'une durée de cinq ou dix ans, il est douteux qu'il en reste assez pour pourvoir aux besoins du Canada. Il en résultera que les industries canadiennes continueront à faire usage de la vapeur qui coûte beaucoup plus cher que l'électricité. J'espère que le ministre fera de cette question une étude plus approfondie.

Cette question, je l'ai discutée longuement l'an dernier ; je n'entrerai donc pas dans les détails cette année. Je me borne-

rai à signaler ces quelques points à l'honorable ministre de la Justice, qui n'était pas titulaire de ce portefeuille à la dernière session. Je tiens à lui faire savoir que l'on craignait, dans la province d'Ontario de sa juridiction sur les eaux du Niagara. Dans les remarques de l'honorable ministre, je n'ai pas constaté un pareil dessein, et j'espère que le gouvernement fédéral ne nourrit aucune intention de cette nature ; car le gouvernement d'Ontario doit être laissé libre de tirer de la rivière Niagara toute l'énergie dont peuvent avoir besoin les industries de l'ouest et du sud de la province. J'espère aussi que l'intervention du gouvernement fédéral ne dépassera pas les bornes légitimes et légales, comme il est dit à l'article 4 du présent bill. Je considère cet article comme une sage mesure de précaution.

M. LENNOX : Je ferai observer à l'honorable ministre que le droit d'accorder les licences ne devra être exercé qu'avec plus grande réserve. L'article 6 dit :

6. Subordonnément à tout règlement rendu par le Gouverneur en conseil à ce sujet, le ministre peut accorder des licences pour la construction, l'installation ou la pose de toute ligne de fil métallique ou autre conducteur pour l'exportation de forces ou de toute ligne de tuyaux ou de tous autres dispositifs similaires pour l'exportation de fluides.

Si ces licences sont accordées, elles le seront pour un certain nombre d'années, et si la demande augmente au Canada après l'octroi de ces licences, il ne sera pas facile de les révoquer. Bien que, au point de vue légal, le Gouvernement soit autorisé à révoquer les licences, l'article 6 autorise le ministre à en accorder pour la construction de lignes de fil métallique ou de tuyaux. La construction de ces lignes et la pose de ces tuyaux entraînera des dépenses considérables, et si le Gouvernement n'use pas de beaucoup de prudence dès le début, s'il ne réserve pas toute l'énergie dont on peut avoir besoin au Canada, on viendra lui opposer les droits acquis, et il se trouvera dans la nécessité de confisquer des travaux qu'il aura engagé ces compagnies à faire.

Il est fort probable que nous nous trouverons aux prises avec cette difficulté. On a parlé, au cours de ce débat de la nécessité de favoriser les industries nationales; si le Gouvernement s'applique plutôt à conserver cette énergie au Canada qu'à en faciliter l'exportation, il se trouvera par là même à encourager les industries nationales, car non seulement ces compagnies seront dans l'obligation d'ériger elles-mêmes des usines pour l'utilisation de cette énergie, mais elles devront la fournir à bon marché aux consommateurs afin d'écouler leur excédent de production.

A ce propos, j'oserais faire remarquer à l'honorable ministre que si l'on ne peut soulever trop d'objection contre l'idée même de ce projet de loi, il faudra toujours se montrer des plus soucieux dans l'octroi de ces permis.

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

## Reprise de la Séance.

M. BRISTOL : Je regrette de ne pouvoir apporter à l'examen de cette proposition de loi les connaissances d'un expert en fait d'électricité. Mais à l'instar d'autres membres de cette Chambre, je considère que ce bill est d'une importance première pour le public ; j'ose donc espérer que les idées que j'entretiens sur cette question seront reçues favorablement et qu'on y attachera l'importance qu'elles comportent. Je n'espère pas avoir une autre occasion d'aborder la discussion de cette mesure. La députation me pardonnera donc de discuter toute la question dans son ensemble, tout en m'attachant à détailler deux ou trois articles qui, à mon sens, méritent d'être étudiés plus attentivement. Le premier article qui me semble avoir une importance sérieuse est l'article 4 qui accorde au ministre en l'absence de règlements adoptés par le Gouverneur siégeant en conseil des ministres, l'autorité absolue pour préparer ces baux et pour établir des règlements s'y rapportant. Au Canada, on s'inquiète grandement des moyens à prendre pour obtenir à bon marché l'énergie électrique. Relativement à la quantité d'énergie qu'on pourrait exporter, je considère que cette question est des plus sérieuses. L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) nous a dit que les fonctionnaires de son département lui avaient affirmé que 40,000 chevaux développeraient une force suffisante pour les besoins actuels du pays. L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) a affirmé, d'autre part, que différentes municipalités d'Ontario avaient demandé un développement d'énergie représentant plus de 100,000 chevaux. Il est hors de doute que la commission nommée par le gouvernement d'Ontario pour s'enquérir de cette question, a fait un travail utile. Il est également important que les grandes compagnies ne soient pas à la merci d'un ministre, et qu'avant d'installer des appareils de transmission dispendieux, parce que les dépenses d'un outillage semblable sont basées sur la distance à parcourir et sur la quantité de pouvoir à transmettre, deux choses devraient être réglées. D'abord, quelle sera la durée de ce permis? Ensuite, quelle quantité d'énergie pourra-t-on exporter de ce pays et pour combien de temps. Si, après enquête, on constatait qu'on pourrait exporter une énergie représentant 200,000 chevaux, et cela pour une période de dix ans, on installerait un outillage spécial pour faire face aux exigences de la situation. On accorderait un pouvoir redoutable à un ministre, en lui permettant d'annuler sans avis préalable, sans avertissement aucun, une licence dont jouit une

compagnie. Il serait également de mauvaise politique de permettre à un ministre d'accorder des permis pour cinquante ou cent ans ou pour toute autre période de temps qu'il lui plaira de choisir.

Je crois donc que nous devrions fixer une limite dans cette loi, relativement aux permis qui seront accordés. Il serait sage aussi, avant que cette loi vienne en vigueur, de faire une enquête aux soins du Gouvrnement pour établir la quantité d'énergie dont on se servira au Canada, au cours de la période en question, de façon à ce que nos Canadiens jouissent du bénéfice du doute et soient assurés d'obtenir l'énergie suffisante pour leur besoins. De cette façon, on ne causera aucune injustice à nos concitoyens, et les intéressés qui auront installé un outillage dispendieux, seront certains de retirer un revenu raisonnable de la vente de l'énergie à tant le cheval-vapeur.

L'article suivant qui s'impose à notre étude, est l'article 5. Si je comprends bien cette disposition, elle permet au ministre de fixer le prix de l'électricité au Canada. Quand nous disons le Canada, nous entendons en tant qu'il s'agit de cette discussion, la province d'Ontario car c'est surtout à elle que cette loi s'applique. Si je comprends bien, l'ancien gouvernement provincial de l'Ontario avait accordé des baux à certaines compagnies et conclu des conventions pour le développement de l'électricité aux chutes de Niagara. Mais cette province, par son gouvernement actuel de même que par son administration précédente, a prétendu avoir le droit d'accorder ces baux, de conclure ces conventions et de régler le prix de l'électricité pour cette province, en tant qu'il s'agissait de ces permis. Si cette opinion est juste, le gouvernement fédéral n'a pas le droit d'intervenir. J'ignore si l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) ou si quelque autre membre du Gouvernement a songé qu'il était opportun de consulter le gouvernement d'Ontario sur l'article en discussion, mais je soulève ce point pour y attirer l'attention de l'honorable ministre de la Justice et pour connaître son opinion. Si l'on n'a pas jugé opportun de consulter le gouvernement d'Ontario, je crois qu'on devrait le faire par simple courtoisie et dans l'intérêt public. L'article 5 est conçu comme suit :

1. Toute licence peut porter que la quantité de force ou de fluide à exporter doit être limitée à l'excédent de producton après que le titulaire de la licence a fourni de la force ou du fluide pour distribution aux consommateurs pour leur usage en Canada, dans la mesure spécifiée par la licence, aux prix et conformément aux conditions, règles et règlements prescrits par décret rendu par le Gouverneur en conseil des ministres.

2. Toute licence est révocable à volonté par le ministre si le porteur de la licence refuse ou néglige de se conformer à quelqu'une des conditions imposées relativement à la fourniture et à la distribution de force ou de fluide en Canada.

M. BRISTOL.

Je puis dire, sans vouloir critiquer inutilement la rédaction de cet article qu'à mon sens il serait préférable de remplacer dans la première ligne le mot "peut" par le mot "devra", de façon à rendre cette disposition impérative ainsi que celle contenue dans le paragraphe suivant. Le ministre aura donc le choix quant à la révocation. Mais la question importante qui intéresse la population d'Ontario est celle de savoir si cette législation particulière qui, en apparence, accorde au gouvernement fédéral, en vertu des mots "au Canada" va intervenir dans ses droits, dans son privilège de réglementer le prix de l'énergie électrique exportée de cette province, d'après des conventions qui ont été faites par une administration précédente avec les producteurs de cette énergie.

Quant à d'autres dispositions de cette proposition de loi, je constate qu'on impose une amende de $1,000 pour l'exportation illégale de cette énergie. Je me demande si cette amende sera assez sévère, mais je suggérerais, si le porteur de permis n'observe pas la loi, qu'on lui retranche ce permis, tout en ayant le pouvoir de punir cette faute qui deviendrait alors une contravention Quant au volume d'énergie exportée, je crois qu'il serait sage que le Gouvernement examinât les livres des différentes compagnies qui ont des permis, et que ces compagnies fournissent régulièrement tous les mois ou au moins à chaque trimestre un état indiquant la quantité d'énergie exportée, les prix exigés, les noms des personnes à qui cette énergie a été vendue, état vérifié par affidavit ou par toute autre preuve que le Gouvernement pourra exiger. Autrement il serait difficile de mesurer la quantité d'énergie exportée de temps à autre.

Une dernière observation avant de terminer ; elle se rapporte à l'article 4 qui, à mon sens, permet au ministre d'accorder des permis qui ne sont pas uniformes et qui donnent à ce dernier, s'il le juge à propos, le droit d'accorder des permis variables à de meilleures conditions à une corporation ou à une compagnie de préférence à une autre. L'article 4 se termine comme suit :

Et ces licences seront révocables sur tel avis donné au porteur de la licence que le ministre juge raisonnable en l'espèce.

Donc, en réalité, si le ministre a des amis qu'il veut favoriser—je ne dis pas qu'il en est ainsi, mais on a vu cela dans notre monde politique—il pourra leur accorder des conditions plus avantageuses que celles qu'il exigera d'autres personnes, et cela dans une affaire où il s'agit de millions de dollars, de droits importants et de responsabilités bien grandes pour la province intéressée.

M. LANCASTER : Je veux autant que faire se peut protéger absolument le peuple canadien dans l'usage de cette chute d'eau ; je suis convaincu que cette proposition de loi n'atteint pas ce but. Je serais en faveur

d'un bill qui appliquerait le titre qu'il comporterait. Or, le titre du bill actuel est libellé comme suit :

" Acte réglementant l'exportation de puissance électrique et de quelques liquides et gaz ".

Si cette proposition de loi était adoptée avec les mots que je viens de lire, je l'appuierais de toutes mes forces. Je suis absolument opposé à une proposition de loi qui, tout en portant un bon titre, ne contient pas ce que comporte ce titre. J'ai suivi la critique qu'on a faite de ce bill, de même que j'ai entendu les maigres réponses du ministre de la Justice. Je dis " maigres réponses " sans vouloir manquer de respect à l'honorable ministre ; à mon avis, les explications qu'ils nous a fournies étaient plutôt boiteuses, et je suppose que, lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante, si ses réponses laissent à désirer, c'est parce qu'il n'en a pas de meilleures à offrir à l'appuie d'une mesure semblable.

J'ajouterai à tout ce qu'on a dit quelques observations, mais sur un point seulement. Nous espérons que le Canada grandira et se développera. Si, comme l'honorable ministre l'a dit, nous avons un surplus d'énergie, et que nous en permettions l'exportation, il est sûr que nous n'aurons pas longtemps cet excédent. A mon avis, l'adoption de cette proposition de loi serait de nature à nous enlever cette richesse. Loin de moi l'idée de mettre un terme à cet excédent d'énergie. Tant que nous posséderons celle-ci, que nous aurons l'occasion de l'utiliser, en établissant des industries de ce côté-ci pour nous servir de la puissance hydraulique développée par les chutes, j'en suis: mais qu'on ne permette pas à ces industries de s'établir à nos dépens de l'autre côté de la frontière ainsi que le ministre le laisse entendre. Les industries doivent se trouver où se trouve l'énergie et la proximité de cette dernière doit compter dans l'établissement des industries. Si nous ne permettions pas l'exportation de cette énergie, qu'arriverait-il? Pour qui légiférons-nous ici? Siégeons-nous ici à seule fin d'avoir un autre banquet auquel sera convié quelqu'un des Etats-Unis qui viendra nous dire que nous sommes de braves gens, de bons garçons, puisque nous permettons à nos voisins d'utiliser toute notre énergie hydraulique ? Traitons donc sérieusement de semblables questions. Plusieurs d'entre nous commencent à se sentir fatigués d'adopter des lois dont le but est uniquement d'attirer l'attention des Etats-Unis et d'empêcher leurs grands hommes de nous appeler gourmands. Nous avons le droit de nous montrer gourmands ; il s'agit de protéger notre bien. Nous devons nous protéger, car il est certain que les Etats-Unis ne nous rendront pas ce service-là, et qu'au contraire ils feront tout leur possible pour nous mettre à leur merci autant qu'ils pourront le faire légalement et sans rompre ouvertement avec la Grande-Bretagne. Dans une question semblable, la Grande-Bretagne ne nous protégera pas car elle suppose que nous avons assez d'énergie et assez d'esprit national pour nous protéger nous-mêmes. Si, dans le but de faire plaisir aux Etats-Unis, nous concluons une convention dont le résultat sera de retarder le progrès du Canada, nous devrons nous blâmer nous-mêmes et nos descendants auront certainement le droit de nous reprocher de ne pas avoir été à la hauteur de la tâche que nous avions entreprise. Je ne suis pas pour me chicaner avec le ministre à propos de chiffres, mais je tiens à dire en passant que son calcul du montant d'énergie développé n'est pas admis. Je voudrais savoir où il a puisé ces chiffres. S'il les a trouvés dans le rapport de la commission des eaux limitrophes, je puis lui rappeler que j'ai rapporté la déclaration d'un savant qui avait mieux calculé cette énergie et qui connaît la question, or cet expert déclare que le calcul de la commission est de 18,000 pieds cubes d'eau par seconde trop élevé, ce qui équivaut à 400,000 chevaux-vapeur, soit la quantité que le Canada aura d'après la convention proposée. Si la commission des eaux limitrophes ne se soucie pas de cette question, la population du Canada s'en préoccupe certainement et elle espère que les membres du Parlement, à quelque parti qu'ils appartiennent, uniront leurs efforts pour défendre les droits et les intérêts du Canada.

Les membres du parti conservateur ne veulent pas faire de cette question une question de parti. Nous pourrions facilement en venir à cette extrémité, si l'honorable ministre le désire. Je lui parle comme je voudrais l'entendre parler aux Etats-Unis ; nous ne voulons pas nous chicaner à propos de cette question, mais nous avons le droit de notre côté ; nous pouvons nous protéger et nous ne redoutons pas le résultat. Responsables des intérêts du Canada, nous ne sommes pas prêts à livrer cette énergie aux Etats-Unis, simplement parce que les Américains peuvent dire que nous sommes des bons garçons. Si le ministre de la Justice veut protéger le Canada—et je suppose que c'est là son intention—il ne devrait pas permettre l'exportation de cette énergie, tant que le Parlement n'aurait pas étudié à fond l'attitude à prendre.

Si je ne me trompe, l'honorable ministre a dit que du moment qu'il y avait un excédent d'énergie, on devrait permettre à ceux qui le développent de l'exporter. Je ne puis accepter cette manière de voir. Il serait préférable pour le Canada de conserver pour son propre usage cet excédent; même en acceptant tout ce que l'argumentation de l'honorable ministre peut présenter de raisonnable, où se trouverait le mal si on empêchait l'exportation de cette énergie? Nous nous réunissons tous les ans, et si nous constatons que nous avons commis une erreur en empêchant l'exportation de notre

excédent d'énergie, nous pourrons réparer cette erreur en aucun temps, de façon à permettre l'exportation de cette énergie à certaines conditions qui sembleront raisonnables. Mais pourquoi prétendre d'ici là que le Canada n'a pas besoin de cet excédent et qu'il ne peut se servir de cet excédent avec avantage pour ses différentes industries? Nous avons assurément droit au monopole de ce qui nous appartient ; or, si nous avons un monopole, pourquoi ne pas en retirer un bénéfice au lieu d'en faire profiter nos voisins des Etats-Unis? Pourquoi ne pas nous mettre en état de dire à nos jeunes gens : Restez au pays ; vous y trouverez de l'emploi à des conditions avantageuses. Une foule de nos jeunes gens travaillent actuellement dans des manufactures américaines en qualité de gérants, de comptables, de commis voyageurs car les patrons américains montrent une préférence pour les Canadiens à cause de l'habileté et de l'honnêteté qui distinguent nos jeunes gens en général. Nous voulons conserver notre jeunesse au pays et un moyen d'atteindre cette fin, c'est de lui réserver le monopole de nos chutes d'eau. Nous sommes désireux d'avoir, au Canada, un plus grand nombre de fabriques et d'industries qu'on n'en compte à l'heure qu'il est ; si nos jeunes gens demeurent au pays et nous aident à développer ces manufactures, il est fort probable qu'ils recevront la récompense de leur industrie.

Si ce développement ne se produit pas assez vite et si nous constatons que le Canada possède des forces hydrauliques qu'il ne peut utiliser toutes, et si nous comprenons qu'il vaudrait mieux vendre quelque partie de ces forces, eh bien, le Parlement se réunit tous les ans et, à la prochaine session, il sera encore amplement temps d'adopter un bill relatif à l'exportation de cette énergie. Désirant absolument conserver les richesses naturelles du Canada pour notre population et pour nos descendants, j'appuierais une proposition de loi qui réglementerait réellement l'exportation de l'énergie électrique. Et je dois dire à l'honorable ministre de la Justice que ce bill n'atteint pas cette fin. Il crée une disposition qui rend possible *prima facie* l'exportation de notre énergie électrique aux Etats-Unis et qui ne tend pas à la mettre au service de l'industrie canadienne. Je veux insister auprès de l'honorable ministre en lui faisant remarquer que ce bill est redigé d'après le principe que nous aurons amplement de puissance hydraulique au Canada pour notre propre usage, et qu'il nous restera un surplus pour l'exportation. Disons à nos voisins que le Canada n'entend pas permettre l'exportation d'énergie électrique, et qu'ils doivent en conséquence venir s'établir au Canada pour y installer des industries mues par cette puissance.

L'honorable ministre de la Justice n'a pas répondu à l'honorable député de Toronto-centre qui lui a demandé s'il s'était entendu avec le gouvernement de l'Ontario relativement à cette question, ce qui laisserait à redouter un conflit d'attribution. Je me joindrai à mon honorable ami de Toronto pour demander au ministre de la Justice s'il est entré en pourparlers avec les membres du gouvernement de l'Ontario ou sinon, s'il a l'intention d'entamer des pourparlers.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Le comité adopte-t-il l'article 1er ?

M. LANCASTER : Le ministre de la Justice devrait avoir certains égards pour la population qui est représentée ici, au lieu de garder le silence et de refuser de répondre aux questions qui lui sont posées. Il nous demande d'adopter une loi qu'on devrait rejeter, à moins qu'on ne nous fournisse d'autres explications. Nous sommes ici pour représenter nos électeurs qui sont intéressés dans cette affaire, et nous signalons les vices de ce projet de loi. Le principal défaut de ce bill, c'est qu'il n'établit pour ainsi dire, aucune règle, aucune loi pour empêcher l'exportation de cette énergie électrique. Je suppose que le ministre de la Justice n'a pas oublié le principe de droit que nous avons tous appris à l'université, c'est-à-dire qu'il faut quelque chose d'établi, de déterminé et de réglé. Qu'est-ce que ce bill fixe, détermine ou règle ?

Je crois que le comité a le droit d'obtenir des renseignements du ministre ; celui-ci devrait nous expliquer pourquoi on ne trouve pas dans ce bill une règle devant guider le ministre ou le Gouvernement, s'il a droit d'exercer une discrétion, et pourquoi il ne voudrait pas aussi bien adopter simplement un bill et dire que tant que la Chambre des communes n'aurait pas modifié cette loi, il n'y aurait pas d'exportation d'énergie électrique. Si, l'an prochain, nous constatons que le Canada possède une provision si grande de force motrice qu'il a un surplus disponible, nous pourrons alors adopter une loi de ce genre.

M. CARVELL : J'aimerais à faire quelques commentaires sur l'argumentation suivie par l'honorable préopinant qui a laissé entendre qu'il y aurait une prohibition absolue de l'exportation de l'électricité du Canada. Si le seul endroit au Canada où l'on pouvait développer de l'électricité était les chutes de Niagara, et si la province d'Ontario était le seul endroit au Canada où la population a certains droits, alors peut-être l'argumentation de l'honorable député aurait sa raison d'être. Mon honorable ami semble discuter cette question en se plaçant exclusivement au point de vue d'Ontario.

M. LANCASTER : C'est ce qu'a fait l'honorable ministre de la Justice.

M. CARVELL : Eh bien, il m'arrive d'avoir le droit de discuter cette question en me plaçant à un autre point de vue, et je vais humblement revendiquer ce droit.

Je veux dire à l'honorable député qu'il y a au Canada d'autres chutes d'eau que celles des chutes de Niagara ; bien qu'elles n'aient pas l'importance de ces dernières ; elles se trouvent suffisamment importantes pour les localités qui les entourent. Je veux lui faire observer qu'à l'heure actuelle, au Nouveau-Brunswick, on développe à environ un demi-mille en deça de la frontière américaine une puissance hydraulique peu considérable, je l'avoue, puisqu'elle ne représente que quelques centaines de chevaux-vapeur. Je crois qu'il est impossible au cours des prochains dix ou quinze ans de vendre plus que 500 chevaux-vapeur dans cette province ; aussi chaque livre d'énergie développée par ce cours d'eau a été vendue à des prix rémunérateurs dans l'état du Maine, je veux parler de la puissance hydraulique des chutes Aroostook.

Les intéressés ont passé une convention avec la ville de Holton, dans l'état du Maine, à 50 milles plus loin pour la transmission de l'électricité à cet endroit. Si l'on adoptait ce que suggère l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) et si l'exportation de l'électricité était entièrement prohibée, ces gens-là éprouveraient des pertes sérieuses et il est probable que les $100,000 qu'ils ont déposés pour l'installation de leur outillage seront complètement perdus. Je veux aussi appeler l'attention du comité sur une autre chute d'eau du Nouveau-Brunswick, celle de Grand-Falls qui n'a pas l'importance de celle de Niagara, mais qui peut développer grâce à certains travaux 100,000 chevaux-vapeur au minimum.

Il s'est formé une compagnie au Nouveau-Brunswick pour développer l'énergie électrique et une somme de $50,000 a été déposée entre les mains du gouvernement de cette province, en garantie que les travaux commenceront d'ici au premier mai. Maintenant il est bien connu, non seulement ici, mais dans tout le pays, que si les gens qui sont à la tête de cette grande entreprise qui occasionnera une dépense de $3,000,000 à $4,000,000, ne pouvaient exporter leur énergie électrique, il ne serait pas possible de développer celle-ci. Cette chute d'eau se trouve à environ 24 milles de la frontière du Maine. Je comprends parfaitement la nécessité de protéger nos chutes d'eau pour l'avantage de notre industrie, et, à mon sens, on ne saurait trouver une protection plus efficace que celle mentionnée dans l'article 5 de ce bill.

D'après cette disposition, on ne pourra exporter d'énergie, si ce n'est qu'après en avoir obtenu l'autorisation du Gouverneur siégeant en conseil des ministres ; or, le Gouverneur n'accorderait pas ces permis tant que tous les consommateurs du Dominion ne seraient pas convaincus que les prix sont fixés par décret du conseil. Aller plus loin que cela, ce serait restreindre le commerce, imposer une restriction que les faits ne justifieraient pas. Je crois donc que mon honorable ami laisse le champ libre à son imagination ; il se crée des objections fallacieuses dans le seul but de les résoudre. Quant à moi, je crois que ce bill répond à toutes les exigences actuelles, surtout en ce qui se rapporte à ma province ; une proposition de loi qui irait plus loin que ce bill, occasionnerait de grandes injustices à beaucoup de personnes qui ont honnêtement dépensé leur argent et qui ont le droit de continuer leur exploitation de produire de la force motrice pour le plus grand bien de notre population et pour leur propre avantage, en développant et en utilisant des chutes qui autrement seraient perdues.

M. BARR : Mon honorable ami (M. Carvell) a sans doute exprimé son opinion en se plaçant au point de vue de sa province; je crois qu'il a raison de tenir cette ligne de conduite. Si chaque député pouvait suivre cet exemple, nous arriverions à une meilleure conclusion que celle qui nous menace.

La position qu'occupe la province d'Ontario est bien différente, à mon sens, de celle des autres provinces en tant que la production de l'électricité se trouve concernée; elle a progressé plus vite que les autres provinces.

M. CARVELL : Oh ! non.

M. BARR : En tant qu'il s'agit des progrès de l'électricité. Je crois que mon honorable ami admettra cela.

M. CARVELL : Pas du tout.

M. BARR : Qu'il considère un instant les chutes de Niagara et les centaines de chutes d'eau que sont mises en valeur aujourd'hui dans la province d'Ontario, et qu'il compare cela à une petite rivière dont on exploite la force quelque part au Nouveau-Brunswick ; il sera obligé d'admettre encore qu'on ne saurait utiliser l'énergie qu'on développe ou qu'on développera.

En examinant cette question au point de vue de l'Ontario, nous ne pouvons que conclure qu'il s'agit de la question la plus importante qui puisse engager l'attention de cette Chambre, au cours de cette session, question où la moindre erreur de notre part pourrait nuire à la province d'Ontario et au progrès du pays pour quelques années encore. Je crois que les organisateurs de ces compagnies électriques de l'Ontario devraient s'entendre avec les représentants du gouvernement provincial, la commission hydro-électrique dont le travail a rendu tant de services et qui a montré une si grande énergie, un si grand esprit d'entreprise pour développer les différentes chutes d'eau de l'Ontario. Il me semble que cela eût dû avoir été fait déjà, car autrement, il y a grand danger que les intérêts de l'Ontario souffrent d'une façon visible de l'inertie du gouvernement fédéral qui ne s'est pas donné le mal d'étudier cette question avec cette attention que la commission nommée par le gouvernement

provincial d'Ontario lui a donnée. Mon honorable ami a parlé de 40,000 chevaux-vapeur comme représentant tout ce qu'il fallait d'énergie dans l'Ontario. S'il eût doublé ou triplé ce chiffre, il aurait été plus près de la vérité ; en quadruplant ce montant, on ne dépasserait pas la vérité vu les entreprises qu'on est à préparer dans les différentes parties de l'Ontario.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'honorable député doit se rappeler que j'ai parlé du marché actuel.

M. BARR : Parfait, mais mon honorable ami ne légifère pas seulement pour le présent, mais encore pour l'avenir ; il introduit dans notre législation une loi qui atteindrait une industrie très importante pendant quelques années ; il ne saurait aliéner ainsi cette énergie électrique ; il ne saurait accorder une concession un jour et la retirer le leudemain. Se propose-t-il d'accorder ces concessions pour cinq ans ? Il a bien raison de dire que cette industrie est encore à ses premiers pas, et s'il gaspille l'énergie électrique que nous avons à cet endroit pour cinq ans, avant l'espiration de cette période, nous pourrions avoir besoin de chaque parcelle d'énergie électrique développée, non seulement aux chutes de Niagara, mais encore par toutes les autres chutes d'eau d'Ontario. Dans ces circonstances, les manufacturiers d'Ontario s'organisent pour produire cette énergie. Ils agrandissent leurs ateliers ; ils en construisent d'autres et its montrent une activité dont ils n'avaient pas donné de preuve auparavant, dans la ferme croyance qu'ils pourront acheter cette énergie à moitié prix de ce que leur coûte actuellement la vapeur ; on doit reconnaître que si l'on ouvre la barrière, que si l'on envoie cette énergie aux Etats-Unis, le prix de cet article augmentera, tandis qu'il diminuera si nous conservons cette énergie pour nos propres manufactures, nos chemins de fer et toutes les industries du pays qui se développeront ainsi.

J'estime que c'est ici une des plus importantes questions que nous ayons à résoudre. Dans le village où je demeure, nous avons essayé de développer de l'électricité. Nous avions une chute d'eau à 13 miles environ de ce village. Nous avons fait venir l'énergique M. Beck dans mon comté; de fait, il s'est rendu dans presque tous les comtés d'Ontario. M. Beck nous a donné un état du coût actuel de l'électricité.

Avant que ce projet de loi entre dans notre législation, je dirai que malgré que nous soyons à 65 milles au nord-ouest de Toronto, nous pouvons obtenir de l'électricité des chutes de Niagara à bien meilleur marché qu'il ne nous en coûterait d'en développer au moyen de la chute d'eau que nous avons à 13 milles de notre village. Au prix indiqué par M. Beck, nous pouvons nous éclairer, actionner toute nos usines à bien meilleur marché que nous ne le faisons à l'heure qu'il est; notre population et celle de tous les autres villages et des villes d'Ontario travaillent à s'assurer dans un avenir rapproché de l'énergie électrique développée par les chutes de Niagara jusqu'à une distance raisonnable, ou par des chutes d'eau qu'on pourrait utiliser ailleurs.

On peut se demander jusqu'à quelle distance on peut transmettre avec profit l'électricité produite par les chutes Niagara. Il y a quelques années, je me trouvais en Californie et j'ai constaté qu'on transmettait de l'électricité à 200 milles de distance; on prétendait ne perdre que 4 p. 100. Je ne prétends pas affirmer cela, car je crois que probablement la perte est un peu plus élevée; mais je sais qu'on transmettait l'électricité à 200 milles de distance sans grande perte. S'il est vrai qu'on peut fournir de l'électricité à tout le territoire compris dans un rayon de 200 milles des chutes de Niagara, il faudra une quantité énorme de cette énergie électrique. Il y a sans doute d'autres parties d'Ontario où l'on peut utiliser les chutes d'eau et d'ou l'on peut exporter l'électricité, pas en aussi grande quantité, peut-être. J'estime que ce projet de loi qui accorde des pouvoirs presque illimités au conseil des ministres, ne devrait pas être adopté.

Sans doute, le Gouvernement pourra se trouver bien heureux d'avoir à sa disposition, lors des élections cette législation; peut-être aussi, les ministres seront-ils portés à suivre l'exemple de l'ancien gouvernement d'Ontario, c'est-à-dire de se débarrasser de tout ce que la nature et l'art nous ont donné, pour atteindre des fins politiques. Sans doute, la discrétion accordée au Gouverneur siégeant en conseil des ministres pourra leur rendre des services en temps d'élection, mais l'intérêt du Canada demande que ce bill ne soit pas adopté.

Les uns disent que la commission créée par la province d'Ontario et présidée par M. Beck ne peut pas fournir l'énergie électrique au prix mentionné dans son rapport. Ma foi ! elle ne pourra peut-être pas le faire, si les autorités fédérales lui suscitent des embarras ; mais je ne doute pas qu'elle mène son projet à bonne fin, si elle a ses coudées franches. Cette commission a mieux étudié la question que le ministre de la Justice ; elle connaît la valeur des chutes d'eau de la province d'Ontario, la manière de les utiliser, les ressources qu'elles offrent. Je crains que l'unique dessein du gouvernement fédéral soit d'empêcher cette commission de tenir les promesses qu'elles a faites au public. J'espère qu'il aura la prudence de réfléchir avant d'imposer à la Chambre cette loi qui, à mes yeux, n'est pas avantageuse pour le Canada, mais plutôt préjudiciable aux intérêts bien entendus de l'Ontario.

M. TAYLOR : Je voudrais savoir sur quels calculs le ministre de la Justice s'appuie

pour dire qu'à l'heure qu'il est toute l'énergie électrique dont le Canada a besoin ne représente que 40,000 forces. Je suis manufacturier et j'ai mon domicile dans une ville à laquelle les chutes d'eau environnantes fournissent environ 2,000 forces qui sont toutes absorbées par les établissements industriels de la municipalité. Je connais fort bien les manufactures de Toronto, d'Hamilton et de Sainte-Catharine et je sais que ces trois villes, seules, emploient deux fois et demie le nombre de forces que le ministre de la Justice mentionne, si elles peuvent les obtenir au prix fixé. S'il est possible de transmettre l'énergie électrique à 200 milles de Niagara, d'ici à quelques années plusieurs autres villes, grandes ou petites, maints villages et nombre de fermes l'utiliseront. Si on peut l'amener dans les habitations et leurs dépendances, les cultivateurs s'en serviront pour le battage des grains, le barattage du lait, l'éclairage des maisons et les travaux ordinaires d'une exploitation agricole. Je crois qu'avant quelques années la population de l'Ontario aura besoin de toute l'énergie électrique que les chutes du Niagara pourront fournir, pourvu qu'on puisse la transmettre à 200 milles de distance. Sur quoi le ministre de la Justice s'appuie-t-il pour déclarer que 40,000 forces sont suffisantes à l'heure qu'il est ?

L'hon. M. AYLESWORTH : J'ai puisé ce renseignement dans les rapports de la commission du régime des eaux internationales. Je pensais avoir expliqué clairement cet après-midi qu'il ne s'agissait pas de tous les besoins du moment mais de l'énergie requise dans la province à une distance modérée des chutes du Niagara.

M. R. L. BORDEN : A quelle distance se rapporte cette estimation ?

L'hon. M. AYLESWORTH: Je ne me rappelle pas que le rapport mentionne une distance quelconque mais, au sujet des chutes du Niagara, il dit qu'actuellement les ventes ne sauraient dépasser 40,000 forces environ.

M. MACLEAN (York-sud) : Que répondra le ministre de la Justice à l'honorable député (M. Cockshutt) qui déclare que la commission présidée par M. Beck a reçu des demandes représentant 100,000 forces ?

L'hon. M. AYLESWORTH : J'ai vu cela dans le rapport auquel l'honorable député (M. Cockshutt) fait allusion, mais, selon moi, il ne s'agit pas exclusivement de l'energie électrique qu'on peut tirer des chutes du Niagara. Sans doute, celles-ci sont les plus importantes des chutes d'eau dont nous nous occupons, mais il y en a d'autres, non seulement dans l'Ontario, dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et toutes les autres, sauf, peut-être, dans les nouvelles provinces des prairies de l'Ouest. Le présent bill les concerne toutes, plus ou moins.

Le représentant de Toronto-centre (M. Bristol), qui nous demande de soumettre ce projet de loi à un congrès auquel prendrait part le gouvernement de l'Ontario, doit avoir oublié que le premier ministre de cette province en a déjà eu connaissance, ainsi que je l'ai fait ressortir auparavant. A plus d'une reprise, la Chambre, au cours de la dernière session, a étudié les parties essentielles de ce bill, sauf la disposition ayant trait à l'imposition d'un droit d'exportation.

M. BRISTOL : L'article 5 était-il rédigé dans les mêmes termes ?

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

M. BRISTOL : Il est très important de savoir si le bill déposé à la dernière session contenait ces mots ?

L'hon. M. AYLESWORTH : J'étais sur le point de raconter ce qui a eu lieu au sujet de ce projet de loi. Dès le 26 de mars dernier, le premier ministre a clairement fait connaître quelle serait la politique ministérielle, en déclarant que le ministère se proposait de conserver le droit de réglementer les prix de vente de l'énergie électrique aux consommateurs du Canada. Il ne s'agit aucunement d'en interdire l'exportation. Ainsi que je l'ai déjà expliqué au cours du présent débat, puisque de l'énergie électrique ou l'équivalent se dépense en pure perte à cause du nombre insuffisant des consommateurs canadiens, il serait étrange d'interdire aux bailleurs de fonds d'une entreprise qui d'une eau courante inutilisée fait une marchandise de prix, la vente de cette marchandise sur l'unique marché qu'on puisse trouver. Si j'ai bien saisi la pensée de certains députés de l'opposition, c'est la ligne de conduite qu'ils nous demandent de suivre. Tout ce que je puis dire de la politique ministérielle, c'est que le cabinet, sans rien négliger pour protéger les intérêts des consommateurs canadiens et mettre à leur portée les ressources naturelles du pays, aura la même sollicitude pour les bailleurs de fonds. Il ne se laissera pas effrayer par les ineptes criailleries de journaux qui se plaignent d'empiétements de la part de compagnies entreprenantes. Son attitude a été clairement indiquée depuis la date que j'ai mentionnée, il y a déjà dix mois.

Peu de temps après, celui qui remplissait alors les fonctions de ministre de la Justice déposa le projet de loi en question. La Chambre en fit une étude approfondie en 2e délibération ainsi qu'en comité géneral le 10 de mai. Le bill fut ensuite ajourné, quelqu'un ayant laissé entendre que les autorités de la province d'Ontario devraient être mises au courant vu l'importance de ses prescriptions. Le ministère se rendit à cette demande et un exemplaire du bill fut aussitôt transmis à l'honorable M. Whitney.

Ainsi que je le disais cet après-midi, ce dernier répondit le 17 mai de l'année dernière. Entre autres chose, il suggérait que, étant donné l'importance du projet de loi, il était

peut-être préférable de ne pas l'adopter tout de suite mais d'en différer l'adoption jusqu'à la présente session. En même temps, il conseillait d'ajouter les mots qu'on trouve à l'article 4, car, disait-il, "sans cela, on pourrait prétendre que le texte du projet de loi détruit les restrictions imposées à quelques compagnies par les lois décrétées ou les conventions conclues par la province." C'est à cause des arrangements intervenues préalablement entre des compagnies de Niagara-Falls et le gouvernement de la province d'Ontario que l'honorable premier ministre de cette province conseillait d'ajouter à l'article 4 de la clause relative aux cas où existe légitimement le droit d'exporter. Sa proposition fut accueillie de bon gré. On différa aussi l'adoption du bill jusqu'à la présente session, comme il l'avait demandé. Au cours des négociations, il n'y eut pas de pourparlers, mais un simple échange de correspondance. Autant qu'il est permis d'en juger par le son et la teneur des lettres reçues du premier ministre de l'Ontario, celui-ci a pleinement approuvé le projet de loi dont la Chambre est saisie.

M. BRISTOL : L'honorable ministre me permet-il de l'interrompre ? S'il a un exemplaire du bill qui a été soumis au premier ministre de l'Ontario portant la correspondance suggérée, je serais bien aise de la voir, car, en le comparant à l'article 5, je constaterais si on a tenu compte du conflit de juridiction qui pourrait surgir. Dans ce cas-là, je laisserais le champ libre au ministre.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne présidais pas alors au ministère de la Justice, mais on a apparemment transmis à M. Whitney un exemplaire du bill ainsi qu'une copie de l'amendement proposé que le premier ministre n'a pas approuvé et que nous n'avons pas incorporé dans ce projet de loi. Celui-ci a précisément pour objet la fin que se proposent les autorités provinciales : conserver aux habitants de l'Ontario la jouissance des avantages que leur offre la nature. Je puis dire à bon droit que nos desseins sont entièrement approuvés par le gouvernement de la province. En ce qui a trait à ce projet de loi comme à l'enquête et aux travaux de la commission du régime des eaux internationales, l'entente la plus cordiale, la sympathie la plus franche n'ont cessé de régner entre le gouvernement de la province d'Ontario et les autorités fédérales.

Quant aux fautes qu'on a relevées dans la rédaction du bill, j'étais d'avis que nous aurions pu accomplir plus de progrès en étudiant séparément les articles qui prêtent à la critique.

Tout ce qui a trait à la ligne de conduite que suivra le ministre des Douanes, si le bill est adopté, à l'égard de l'émission des licences, de la fixation des droits à payer, des décisions relatives à la fourniture par les compagnies aux consommateurs canadiens d'une quantité suffisante d'énergie électrique, voilà autant de questions qu'il faudra discuter lorsqu'elles se présenteront et au sujet desquelles on ne saurait établir d'avance des règles inflexibles sans connaître les circonstances. De toute nécessité, il faut laisser une certaine latitude au ministre chargé d'appliquer la loi pour lui permettre de régler ces questions au temps voulu. Il n'y a pas lieu de croire qu'il négligera de prendre des renseignements et de se rendre compte, par l'inspection de ses livres au besoin, si la compagnie fournit sa juste part de l'énergie électrique que la population de ces provinces peut légitimement exiger. Il devra comparer le prix payé par les consommateurs canadiens au prix qu'on exige des citoyens des Etats-Unis pour la fourniture de cette marchandise, dans les mêmes circonstances et à une égale distance des générateurs. Ce sont là des questions secondaires qui, selon moi, ne peuvent être assujéties à des règles générales établies d'avance et sans connaître les circonstances.

Je n'ai plus qu'une observation à faire. Le présent bill n'empêche en aucune façon la fourniture de la force électrique dont le besoin se fait actuellement sentir dans l'Ontario ou toute autre province. Au contraire, il n'autorise l'exportation que de l'excédent de production, après que les consommateurs du Canada auront été approvisionnés. Que les exigences de ceux-ci soient considérables ou modérées, le titulaire de la licence ne pourra exporter à l'étranger que la surproduction de son usine.

M. BRISTOL : J'ai sous les yeux un exemplaire du bill déposé à la dernière session par celui qui remplissait alors les fonctions de ministre de la Justice (M. Fitzpatrick). Je l'ai lu d'un bout à l'autre sans trouver d'autres dispositions que celles qui autorisent le gouvernement fédéral à émettre des licences et à réglementer l'exportation du fluide électrique.

L'hon. M. AYLESWORTH : Il ne mentionne pas l'imposition d'un droit d'exportation.

M. BRISTOL : Non ; il n'autorise pas, non plus, le gouvernement fédéral à fixer le prix de vente de l'énergie électrique aux consommateurs du Canada.

Des paroles du ministre, j'infère que son désir est d'être juste, et même de se montrer généreux, envers la province d'Ontario. Dans ces circonstances, je lui ferai observer que cette disposition ne se trouve pas dans le projet de loi déposé à la dernière session. Je crois donc que, dans l'intérêt du Dominion et des provinces et de l'harmonie que nous désirons tous voir régner dans leurs rapports, ce bill devrait être soumis au premier ministre de la province d'Ontario avant d'être inscrit dans le recueil de nos lois.

Je ne m'attarderai pas à discuter la question de juridiction. L'honorable député sait que, si ces chutes d'eau sont situées dans les

limites d'une province et si cette dernière a le droit de les affermer, elle peut certainement fixer le prix de vente chez elle. Il va sans dire que le parlement du Canada, autorisé à réglementer le commerce intérieur et extérieur, a le droit incontestable de frapper l'énergie électrique d'un droit de sortie ou d'en interdire l'exportation. Cependant, lorsque les chutes d'eau appartiennent à la province, je me demande s'il a le pouvoir de fixer le prix qu'on pourra exiger dans les limites de la province pour la fourniture de la force électrique qu'elles recèlent. Par conséquent, il me semble que le ministre devrait consentir à attendre une couple de semaines ou plus, afin de permettre au gouvernement de l'Ontario d'étudier ce bill. Nous pourrons alors trancher la question de juridiction, après qu'elle aura été sagement débattue, sans nous exposer à des réclamations qui ne sauraient manquer de créer du mécontentement.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : En juin dernier, l'association canadienne des électriciens du Dominion s'est réunie dans la ville de Niagara-Falls, sur le territoire américain. Ses membres visitèrent les chutes d'eau des deux côtés de la frontière et discutèrent le bill qui fut déposé pendant la dernière session. Après en avoir délibéré et étudié à fond les dispositions, ils les approuvèrent. J'ajouterai que l'association s'occupa aussi de la fourniture de la force électrique en-deçà de la frontière. Il fut établi que les compagnies d'électricité, malgré leurs démarches, n'avaient pas trouvé au Canada un marché propice. Elles ne demandent pas mieux que d'y vendre l'énergie électrique, mais le projet répugnait aux fournisseurs de l'éclairage à l'électricité. En effet, la législature de Toronto avait adopté une loi si dangereuse pour eux que personne ne voulait risquer de nouveaux fonds dans l'entreprise. Sous l'empire de cette loi, il était impossible de prévoir dans combien de temps ils seraient privés d'une partie de leur avoir et auraient le reste sur les bras.

M. MACLEAN (York-sud) : Etes-vous propriétaire d'une usine pour la production de l'énergie électrique ?

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : J'ai l'honneur d'être le président de cette association.

M. LANCASTER : Et un arboriculteur ?

M. A. A. WRIGHT : Oui, et mes interrupteurs ont des vues aussi étroites sur ce sujet qu'ils en avaient l'autre jour sur la question des fruits. Ils ne veulent laisser rien sortir du pays ni y laisser rien entrer. Ils me remettent en mémoire ce politicien de l'Illinois qui déclarait dans la Chambre législative que son désir était d'entourer les Etats-Unis d'un mur de feu assez haut pour qu'on ne pût rien vendre ni acheter dans aucune autre partie de l'univers.

Laissez-moi donner un exemple des résultats de la loi adoptée par la législature de la province d'Ontario. Les autorités provinciales ont voulu vendre de l'énergie électrique aux manufacturiers de Smith's Falls et du voisinage. Mais ceux-ci, constatant qu'ils pouvaient en produire eux-mêmes à plus bas prix, repoussèrent leurs offres. Autre exemple : à Arnprior, siège de la maison McLachlin Frères dont les membres sont des millionnaires propriétaires d'une belle chute d'eau qu'ils désiraient exploiter, cette maison prit des dispositions à cette fin. Elle voulait ériger un grand bâtiment et jeter un pont sur la Madawaska, après avoir construit un barrage. Mais, lorsque la législature eut adopté cette loi qui confère des pouvoirs si étendus aux autorités provinciales et aux municipalités, elle refusa de consacrer un seul dollar à cette entreprise. Le motif de cette décision était que le gouvernement de la province ou les municipalités pouvaient les exproprier de la force électrique qu'ils auraient produite en fixant eux-mêmes l'indemnité, et les priver de leur outillage en totalité ou en partie. Par conséquent, ils renoncèrent complètement à leur projet.

Je soutiens que, dans toute l'étendue du pays, les fournisseurs d'éclairege à l'électricité considéreront que le bill dont la Chambre est saisie est équitable et rend justice à tous les intéressés.

M. LANCASTER : Je désire reprendre ce soir le député de Renfrew-sud (M. Wright) au sujet de cette question comme je l'ai fait l'autre jour sur la question des fruits. Il parlait alors au nom des marchands de fruits sous prétexte de défendre la cause des producteurs ; ce soir, il se fait l'interprète et le défenseur des millionnaires. Assurément, les millionnaires du comté de Renfrew lui sauront gré d'avoir plaidé leur cause sur le parquet de cette Chambre. Cependant, si son raisonnement a quelque poids, c'est une raison de plus d'attendre une semaine ou deux, comme le demande le représentant de Toronto-centre (M. Bristol), afin de connaître ce que le premier ministre de la province d'Ontario en pense.

En pareille circonstance, nous laisserons-nous guider par l'opinion des convives qui assistent aux festins qui se donnent de l'autre côté de la frontière et dont l'honorable député nous a entretenus. Je constate que, règle générale, à la suite de ces banquets—j'ignore si, dans cette circonstance, on ne s'est abreuvé que de l'eau du Niagara—les convives sacrifient les droits du Canada.

Nous n'avons pas mission d'adopter des lois d'après-boire, surtout lorsque le banquet a eu lieu de l'autre côté de la frontière. Malgré tous les égards que je professe pour ceux qui ont à cœur les intérêts du district de Niagara mais qui devraient être de bons Canadiens fiers de leur origine, comme je

suis fier des chutes de Montmorency et des montagnes Rocheuses, je crois qu'ils feraient mieux de s'en rapporter à l'avis de leurs concitoyens qui mangent et boivent de de ce côté-ci des chutes, qui font commerce au pays, qui consentent à traiter avec les pauvres comme avec les millionnaires, au lieu de se forger l'idée qu'une chose doit se faire parce que c'est le désir d'un millionnaire. Je soutiens que le principe fondamental de l'économie politique exige qu'on adopte des lois dans l'intérêt du pauvre ou du commun des mortels. J'ai toujours compris qu'une loi est inattaquable et utile au pays lorsqu'elle améliore le sort de ceux qu'on appelle les pauvres gens. De ce qu'une loi ne triple pas la fortune des millionnaires, il ne s'ensuit pas qu'elle est mauvaise.

Ce que je demande au député de Renfrew-sud de faire la prochaine fois qu'il aura la bonté de nous prêter le secours de ses lumières, c'est de prouver par des exemples que les habitants d'Arnprior seront dans une meilleure situation, lorsqu'on aura permis à ce millionnaire et au ministre chargé d'appliquer la loi de créer un état de choses qui obligera les consommateurs à payer l'énergie électrique fort cher.

Le ministre de la Justice déclare qu'il ne s'occupe que de l'excédent de production. Cela doit signifier qu'il disposera de temps à autre de toute la surproduction possible des chutes d'eau. Or, je lui demanderai ainsi qu'au représentant de Renfrew-sud : S'il dispose demain de tout l'excédent de production, que fera le Canada si, le jour suivant, il a besoin d'un supplément d'énergie électrique ? Croit-il qu'il augmentera cet excédent en l'abandonnant aux Etats-Unis ? S'il le cède, il n'en restera une parcelle pour contribuer aux progrès du Canada. Un enfant même comprendrait cela. Bien que le ministre de la Justice l'ait dit, je déclare qu'il ne sert de rien de prétendre qu'aucun danger n'est à craindre, parce qu'il ne s'agit que de l'excédent de la production.

Un festin a eu lieu aux Etats-Unis. Pendant que les convives voyaient couler l'eau des chutes du Niagara tout en dégustant un autre liquide, j'imagine, les Américains ont persuadé à nos concitoyens que ce serait faire acte de camaraderie de retourner chez eux et, avant que les fumées du vin se soient dissipées, d'engager le ministre de la Justice ou une autre personne à conclure un marché qui permettra l'érection de manufactures du côté américain, pendant que les Canadiens pourraient se consoler en pensant que le sacrifice de l'énergie électrique qui aurait imprimé un immense essor à leur pays leur a valu quelques pièces de monnaie.

Il ne suffit pas de me dire que nous n'exporterons que l'excédent de notre production. C'est de cet excédent même que nous ne devons pas nous départir, car notre situation serait sans remède. Je crois fermement à la nécessité d'une restriction, afin que la loi n'autorise pas le ministre des Douanes ni qui que ce soit à disposer de l'excédent de production tandis que les représentants du Canada sont en état de déclarer efficacement que le pays a besoin de cette force électrique pour s'en servir sur son propre territoire.

M. CONMEE : L'interprétation que l'honorable député (M. Lancaster) donne à l'expression "force hydraulique" me semble erronée. Si son raisonnement a du poids, ce n'est pas lorsqu'il s'agit de l'utilisation des "forces hydrauliques" dont il est question dans le présent bill Qu'est-ce qu'une "force hydraulique" ?

M. LANCASTER : Demandez-le au ministre de la Justice.

M. CONMEE : L'honorable député (M. Lancaster) a discuté ce sujet comme s'il voulait nous faire croire qu'il savait ce qu'il disait. Cependant, je suis d'avis qu'il a mal interprété même les mots dont il s'est servi. Le bill parle de "l'énergie électrique et des liquides," tandis que le raisonnement de mon honorable ami s'applique à l'exécution du volume d'eau.

M. LANCASTER : Qu'est-ce qui produit la force hydraulique, si ce n'est l'eau ?

M. CONMEE : L'énergie électrique se crée—elle n'existe pas en tant que force ou énergie électrique avant d'être créée. Ainsi, l'honorable député se trompe en disant que le présent bill permet l'exportation aux Etats-Unis de tout l'excédent des forces hydrauliques. C'est une notion erronée qui répugne au bon sens.

M. LANCASTER : Voilà pourquoi je repousse le bill—il répugne au bon sens.

M. CONMEE : Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député. J'ignore s'il est avocat. J'ai entendu dire qu'un avocat peut traiter une question d'autant plus facilement qu'il la connaît moins. Si mon honorable ami appartient au barreau, il a dû se sentir à l'aise pour discuter ce bill, car il en a complètement dénaturé la portée.

M. LANCASTER : Dire n'est pas prouver.

M. CONMEE : Je m'en rapporte au jugement de la Chambre. Le bill permet l'exportation de l'excédent. Or, de quel excédent s'agit-il ? De l'excédent des eaux non utilisées de tout le pays ou de l'excédent des forces. C'est de ce dernier que le bill parle, de l'excédent des forces produites sous la forme d'énergie électrique.

M. LANCASTER : Peut-on reprendre cet excédent après qu'il est exporté ?

M. CONMEE : Je ne vois rien qui s'y oppose. Je poserai une question à l'honorable député. Si l'article 5 du bill n'existait pas, s'il n'y avait aucune restriction, mon honorable ami soutiendrait-il que le

Parlement n'a pas juridiction ? Allons donc ! le Parlement n'en aurait pas moins le pouvoir d'imposer un droit d'exportation d'obliger, par ce moyen, ces compagnies d'utiliser l'énergie au Canada si des consommateurs se présentaient. Si le principe sur lequel l'honorable député appuie son raisonnement était vrai, je conviendrais avec lui qu'il y a lieu de faire subir des retouches au bill. Cependant, je crois qu'après un examen plus attentif il s'apercevra que le projet de loi ne confère pas au cabinet les pouvoirs étendus qu'il redoute. Non seulement il décrète que la licence pourra être annulée, mais il permet aussi d'imposer un droit de sortie. Un droit de combien ? J'ai été étonné de l'apprendre. J'ai toujours cru que le ministre de la Justice était un homme d'une grande modération ; cependant, il a certainement de grands moyens d'action sur ces compagnies en décrétant qu'un droit d'exportation de $10 par force pourra être imposé.

M. MACLEAN (York-sud) : Pour combien de temps.

M. CONMEE : Pour le temps qu'il jugera à propos de fixer dans son règlement.

M. MACLEAN (York-sud) : Par jour ?

M. CONMEE : Par jour ou par année. L'honorable député (M. W. F. Maclean) prétend-il dire que quelqu'un pourrait exporter de l'énergie électrique aux Etats-Unis, s'il lui fallait payer annuellement $10 par force? D'ailleurs, abstraction faite du présent bill, le Parlement a un recours, car je ne crains pas de dire qu'il peut augmenter de temps à autre ce droit d'exportation. Ce projet de loi ne lie pas le Parlement pour toujours; les prérogatives de ce dernier demeurent intactes.

Voici ce qu'il s'agit de savoir : est-il sage, est-il avantageux pour le Canada de fermer, pour ainsi dire, la porte au nez de ceux qui désirent faire des placements chez nous et donner du travail à nos ouvriers, en leur interdisant d'exporter aux Etats-Unis l'excédent de leur production afin d'attendre que le besoin de cet excédent se fasse sentir au Canada ? Si cette énergie électrique contribue à la création d'établissements industriels aux Etats-Unis, les propriétaires de ces manufactures courront un risque en connaissance de cause et sauront qu'on peut en aucun temps les priver de cette force motrice. A mes yeux, cela est une garantie. Il n'est pas probable qu'on considère l'énergie électrique comme une chose sur laquelle on puisse compter et que la loi canadienne ne permet pas de réglementer. Il me semble qu'il n'y a rien à craindre sous ce rapport.

M. MACLEAN (York-sud) : Supposons qu'une compagnie canadienne s'engage à fournir à une compagnie américaine, disons, 10,000 forces, et que cette dernière établisse des lignes de transmission et fasse des marchés avec ses clients. Si le ministre jugeait à propos de priver la compagnie américaine de l'énergie électrique qu'elle a promis de fournir, celle-ci ne trouverait-elle pas cette conduite arbitraire et n'aurait-elle pas un grief contre le gouvernement canadien ?

M. CONMEE : Je répondrai que ceux qui concluent ces marchés le font en connaissance de cause .

Un homme s'engage par contrat à fournir des machines, et cependant avant qu'il les ait livrées, le Parlement intervient et impose des conditions qui lui causent de lourdes pertes. Cela est arrivé et peut arriver encore. On ne peut éviter ces risques. Si les compagnies américaines veulent les porter, cela ne nous regarde pas ; nous ne sommes pas les perdants, et nous ne courons aucun danger de ce côté.

Mais si je croyais que ce bill ne protégeait pas les intérêts du Canada, s'il ne garantissait pas suffisamment que nous aurons toujours notre juste part de l'énergie électrique canadienne, ou encore si les Canadiens ne pouvaient pas en obtenir à des conditions aussi favorables que celles accordées à leurs voisins, alors je dirais tout de suite qu'il faut pourvoir à cela. Mais il n'y a rien de tel dans le bill. Je crois que ce bill est fait dans l'intérêt du public et dans les intérêts de la province d'Ontario, dont je parle plus particulièrement.

Quelques-uns des orateurs précédents semblent croire qu'à part les chutes Niagara il n'y a pas d'agent de force hydraulique de quelque valeur dans Ontario. Il y a d'autres cours d'eau qui égalent la rivière Niagara. Il n'y a là qu'une chute ; il y a des rivières sur lesquelles il y en a plusieurs. Les provinces d'Ontario, Québec, et quelques autres provinces aussi ont été favorisées par la nature sous le rapport des forces hydrauliques, et je ne crois pas que nous ayons raison de nous alarmer. C'est une question de capital, de placement de fonds et d'utilisation des forces produites. Nous avons la force en abondance, la question est de savoir comment l'utiliser avec le plus de profit.

M. LANCASTER : L'honorable député de la Rivière-la-Pluie (M. Conmee) a dit que je m'illusionnais, et que ceux de mes collègues qui étaient de mon avis s'illusionnaient aussi. Mais je le mets au défi de trouver dans le bill en discussion une seule des sauvegardes ou précautions qu'il croit y voir. Je ne sais pas si mon honorable ami a jamais eu quelque chose à faire avec les chutes d'eau, mais s'il a jamais des difficultés avec des gouvernements au sujet de chutes d'eau, ou avec des chemins de fer au sujet des chutes d'eau, je crois qu'il découvrira alors que ce bill sera un très bon bill pour ceux qui voudront se tenir au mieux avec le gouvernement actuel qui, lorsqu'il sentira un besoin pressant d'être appuyé, accordera des faveurs à ses amis en se servant du

pouvoir discrétionnaire que lui donne ce bill.

M. CONMEE : De quelle manière le Gouvernement pourrait-il favoriser des particuliers? Supposons qu'une personne désire obtenir une faveur, comment peut-elle l'obtenir sous le régime de ce bill ?

M. LANCASTER : Si l'honorable député avait été dans la Chambre au commencement du débat, il aurait entendu discuter au long comment le Gouvernement peut accorder des faveurs aux individus. Le ministre de la Justice n'a pas pris la même attitude que son vaillant ami de la Rivière-la-Pluie. Le ministre de la Justice doit admettre que le peuple a droit d'être protégé de quelque manière, et que les forces hydrauliques ne doivent pas être développées seulement pour être exportées aux Etats-Unis, ou pour l'usage des capitalistes qui en demandent. Le ministre de la Justice ne prétend pas qu'après avoir exporté de la force il peut la recouvrer.

Il nous a donné à entendre qu'en exportant de la force il ne causerait aucun dommage parce que ce ne serait le surplus. Mais s'il exploite le surplus que reste-t-il aux Canadiens pour développer le pays ? Si le député de la Rivière-la-Pluie s'imagine que le surplus de la force peut être exporté en vertu de ce bill, et que nous l'aurons quand même pour la consommation au Canada, il trouvera que le ministre de la Justice, comme moi-même, ne s'accorde pas avec lui. Le député de la Rivière-la-Pluie devrait prendre les choses telles qu'elles sont et non pas telles qu'elles pourraient être. Voici un bill qui attribue au ministre des Douanes et au conseil des ministres le pouvoir de réglementer l'exportation de toute la force électrique qui peut être développée dans le Canada.

M. COMMEE : L'honorable député prétend-il sérieusement que toute la force hydraulique sera exportée ?

M. LANCASTER : Je dis que cela ne devrait pas être, mais le bill autorise justement ce qu'il croit ne pas pouvoir arriver. L'honorable député a une si grande confiance dans le gouvernement actuel qu'il consent à lui conférer par ce bill le pouvoir de faire tout ce qu'il voudra. Je suppose que les députés qui appuient le Gouvernement pourront lui indiquer quoi faire de toutes ces licences. Mais que fait-on de ceux qui ne veulent pas être politiciens, et qui préfèrent que ces choses soient réglées au point de vue des intérêts canadiens ? L'honorable député semble croire qu'après avoir exporté le surplus de force il pourra le récupérer. Je lui dis qu'il ne le peut pas. Si le Gouvernement accorde une licence à quelqu'un et que six mois après il découvre qu'il a fait une erreur, il n'osera pas révoquer cette licence sans accorder une compensation pour dommages. Comment le Gouvernement pourrait-il accorder une licence à quelqu'un et ensuite la lui retirer sans lui payer un gros dédommagement ? Comment pourrait-il en toute conscience et décence faire cela ? Le pays ne permettrait pas une telle violation d'engagements. En fin de compte tout cela revient à dire que si nous approuvons ce soir l'exportation du surplus de force, nous décidons tout simplement que le Canada ne développera pas et n'augmentera pas sa prospérité en utilisant ce qui dans le moment est un surplus de force électrique, mais qui avant longtemps n'en sera plus un, car nous en aurons besoin pour nos industries.

M. R. L. BORDEN : En comparant ce bill avec celui de l'année dernière, je constate le changement qui a été fait dans l'article 4 et dont le ministre de la Justice nous a parlé. A part cela, je vois que le bill est virtuellement le même que celui qui a été déposé l'année dernière, auquel on a ajouté les articles 5 et 6. Je ne trouve rien dans le bill de l'année dernière qui correspond à l'article 5 du bill de cette année. On a dit que cet article était assez important et je crois que sous certains rapports il l'est réellement. Je désire demander si ce bill dans sa forme actuelle a été soumis au gouvernement d'Ontario, et si ce gouvernement est au courant de ces deux articles. Mon honorable ami, le ministre de la Justice ne croit-il pas que l'article 5 au moins, devrait être soumis au gouvernement d'Ontario ? Vu ce qui a été dit de la politique de ce gouvernement et vu certaines autres considérations,—je ne sais pas si elles existent ou non—il est possible que certaines lois autorisant les compagnies qui exploitent la force des chutes de Niagara et leur imposant certaines restrictions au sujet du prix auquel elles peuvent vendre l'énergie. . . . .

M. MACLEAN (York-sud) : Ces chartes contiennent des restrictions de ce genre.

M. R. L. BORDEN : C'est une simple supposition de ma part. Si tel est le cas il y aura conflit. Le ministre a fait remarquer à la Chambre que la réglementation du prix en vertu de l'article 3 n'est qu'un détail dans l'émission des licences, mais tout de même, ce détail a une portée réelle dans l'exécution de la loi et il ne serait pas désirable au point de vue de l'intérêt public qu'il y eut confusion ou conflit. A mon avis, je crois que cet article devrait être soumis au gouvernement d'Ontario pour savoir ce qu'il en pense. Je ne prétends pas naturellement que le gouvernement fédéral soit nécessairement obligé à suivre les vues du gouvernement d'Ontario ou les appréciations qu'on pourrait faire du bill. Je suggère simplement l'idée.

L'hon. M. AYLESWORTH : Il n'y a pas la moindre objection à suivre l'avis du chef de l'opposition. Lorsque le bill a été soumis au gouvernement d'Ontario en mai dernier, il ne contenait pas cet article au sujet de l'imposition possible d'un droit d'ex-

portation ; il n'y était pas non plus question de l'article 5 et de l'article 10 qui se rapportent à cette imposition des droits. Je crois avoir le droit de dire d'après les observations qui ont été faites au sujet du projet de loi qui a été soumis au gouvernement d'Ontario en mai dernier, que ce gouvernement comprend parfaitement, ce que tout le monde concède d'emblée, que le parlement fédéral a le droit de légiférer sur une question de cette nature, soit en émettant une licence ou en imposant un droit d'exportation.

L'imposition d'un droit d'exportation qui peut être prohibitif et qui peut être imposé ou supprimé, suivant que l'on observera les conditions qui pourront être imposées conformément à cette loi, est le corollaire nécessaire d'une loi de ce genre, si l'on veut qu'elle soit efficace, et si c'est dans cette intention seulement que ces trois articles ont été mis dans le bill. Le comité observera l'article 4 qui était dans le bill de la session dernière, à part la partie dont on a parlé, décrète qu'une licence sera révocable sur simple avis donné aux porteurs de licences et sans donner les raisons de la révocation. Si en dehors de la non-exécution des conditions imposées, il arrivait des circonstances qui rendraient nécessaire la révocation de la licence, cet article, alors, donnerait au Gouverneur le pouvoir de la révoquer par décret, après notification. D'un autre côté, l'article 5 parle aussi de circonstances qui pourraient justifier la révocation à volonté par le ministre sans notification, si par exemple le porteur de la licence refuse ou néglige de se conformer à quelques-unes des conditions imposées relativement à la fourniture et à la distribution d'énergie en Canada. Je n'aurais peut-être pas dû discuter la proposition aussi longuement, parce qu'elle ne renferme pas, à mon avis, du moins, la moindre objection à soumettre cet article au gouvernement d'Ontario qui est à entendre son opinion.

M. WRIGHT (Muskoka) : Ce bill contient un pouvoir nouveau, celui de réglementer le prix auquel l'énergie électrique sera fournie aux consommateurs dans Ontario.

Supposons que la force produite par certaines chutes d'eau canadiennes sur les bords de la frontière soit exportée aux Etats-Unis, on comprendra immédiatement que cela est dû à une absence de force de l'autre côté de la frontière qui oblige les Américains à venir chercher l'énergie électrique en Canada. Cette permission sera d'un avantage considérable pour les Américains et nous supposerons qu'ils développeront, non loin de la frontière, une force semblable à celle que mon honorable ami du Nouveau-Brunswick (M. Carvell) a mentionnée. Il nous dit que toute l'énergie qu'il est possible de développer est déjà vendue pour dix ans d'avance aux Américains. Si c'est le cas, est-ce que la question de droits acquis ne surgirait pas ici ? Comment le ministre des Douanes ou tout autre membre du Gouvernement pourrait-il dire à ces gens, qui ont construit toutes les lignes de transmission et ont passé des traités pour dix ans, qu'ils ne recevront pas plus longtemps l'énergie électrique produite sur territoire canadien, et que si un Canadien qui désire obtenir une part de cette énergie, en fait la demande au Gouvernement et déclare qu'il est en état d'utiliser l'énergie électrique produite sur le côté canadien de la frontière, ce Canadien, si j'ai bien compris le ministre, pourra obtenir cette énergie en payant le même prix qu'on la vend aux Américains à une distance égale du point de production. Si ceux qui reçoivent l'énergie sur le côté américain peuvent payer plus cher pour l'avoir que le Canadien se sentirait disposé à payer, ou s'ils voulaient l'obliger à payer un prix très élevé, beaucoup plus élevé que le coût réel de la production de l'énergie, cela me semblerait être une injustice. Je ne sais pas si j'ai bien compris le ministre sur ce point, mais je crois qu'il est suffisamment important pour qu'il l'explique bien clairement devant cette Chambre. Je ne voudrais pas que le Gouvernement eut toute l'autorité sur les chutes d'eau du Canada ; je crois que l'on devrait laisser à chacune des provinces le soin de faire les lois et les règlements concernant l'exploitation de ces chutes d'eau. Peut-être que lorsqu'il s'agit de cours d'eau entre les Etats-Unis et le Canada, et qui sont par le fait d'une nature internationale, ou dans le cas de cours d'eau interprovinciaux tels que la rivière Ottawa, le parlement fédéral pourrait légiférer ; mais lorsque l'autorité fédérale va plus loin que cela, il me semble qu'elle empiète sur les droits des provinces. A moins que l'on n'offre de meilleures raisons que celles que j'ai entendues jusqu'ici, je n'approuve pas la proposition de mettre toutes les chutes d'eau sous la juridiction du gouvernement fédéral.

L'hon. M. AYLESWORTH : Il n'est pas dit dans le bill qu'il devra s'appliquer à tous les cas qui pourront surgir ; au contraire, le bill donne au ministre un pouvoir discrétionnaire. Si l'on me permet de dire ce que je suppose qui sera fait dans les circonstances comme celles que l'honorable député décrit, je présume que le ministre fera une enquête sur l'état des choses des deux côtés de la frontière, lorsque la question sera soulevée. Lorsque j'ai parlé il y a quelques instants des prix, je pensais à un cas où le consommateur américain obtenait son énergie électrique à un prix moindre qu'on la vendait sur le côté canadien, et dans les circonstances, je crois que le ministre, avant d'accorder une licence pour l'exportation de l'énergie ou d'accorder l'exemption de droits pourvu dans ce bill, s'occupera de savoir si le consommateur canadien qui n'est pas à une distance plus éloignée de la source de production, et auquel on a fourni jusqu'à présent de l'énergie à des conditions sem-

blables, devra obtenir l'énergie dont il a besoin à un prix aussi bas, au moins, que le consommateur américain. Mais d'après moi, toutes ces choses dépendent de la situation particulière et des conditions du cas particulier qui sera soumis. Si le comité y consent, vu que je ne crois pas qu'aucun des articles du bill, à part l'article 5, puisse prêter à discussion, nous pourrions étudier cet article un à un, et s'il n'y a désaccord que sur l'article 5, le comité pourrait faire rapport du bill qui ensuite pourrait, avec cet article naturellement, être soumis au gouvernement d'Ontario.

M. MACLEAN (York-sud) : Je n'ai pas tous les renseignements que je voulais avoir ; je voulais demander au ministre comment il s'y prendra pour...

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Ne croyez-vous pas que ces renseignements pourraient être obtenus de l'étude de chaque article du bill ? Je crois que la Chambre admettra que j'ai donné beaucoup de latitude dans cette discussion.

M. MACLEAN (York-sud) : Mais c'est une question que j'ai posée il y a déjà quelque temps.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : C'est à mon tour de poser la question ; la discussion est sur l'article 1er.

(Les articles 1 et 2 sont adoptés.)

Sur l'article 2—(exportation de la force et des fluides interdite à moins d'une licence.)

M. MACLEAN (York-sud) : Le ministre sera-t-il assez bon de dire au comité quelle sera la durée probable de la licence dont il est question dans cet article, et quelle quantité de force sera spécifiée dans cette licence.

L'hon. M. AYLESWORTH : A mon avis, la licence ne devra pas être pour une période déterminée, mais elle continuera à exister tant que le ministre ne l'aura pas révoquée ou ne lui aura pas substitué une autre licence. L'article 5 s'applique à la quantité de force dont l'exportation sera permise. Cette quantité sera limitée à l'excédent de production après que le titulaire de la license aura fourni de la force pour distribution dans le Canada, et cela peut varier d'une semaine ou d'un mois à l'autre.

M. BRISTOL : Comment le ministre s'y prendra-t-il pour avoir les renseignements qui lui permettront de juger quel est l'excédent de production dans tels cas ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je présume (naturellement c'est mon opinion personnelle) que le ministre des Douanes pourra fort bien, en vertu de ce droit, avant d'accorder une licence, faire faire une enquête générale sur les conditions du district qu'il pourra raisonnablement supposer pouvoir être desservi par une chute d'eau particulière ; par cette enquête, il pourra se renseigner sur la demande de force électrique dans ce district et diviser, si c'est nécessaire, entre les diverses compagnies qui pourraient produire l'électricité à l'aide d'une chute d'eau, la quantité que chacune de ces compagnies pourrait raisonnablement fournir en Canada et après que cela sera fait, il ne sera peut-être pas nécessaire d'ici à des années de répéter cette enquête.

M. BRISTOL : Le ministre de la Justice est-il d'avis que le ministre des Douanes aura toute l'autorité nécessaire pour assigner les témoins, les interroger et examiner les livres afin de se renseigner exactement sur la question ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je crois que le ministre des Douanes a le droit de faire cela ; le conseil des ministres le pourrait certainement en vertu des pouvoirs que lui confère la loi ordinaire sous ce rapport.

M. BRISTOL : Serait-il sage de donner au ministre des Douanes autant de pouvoir que le conseil des ministres en possède en pareil cas ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Si c'était nécessaire, mais il y a une loi générale qui autorise la création de commissions de ce genre.

M. MACLEAN (York-sud) : Les provinces accordent des licences forestières pour une année seulement et ces licences sont, nominalment, dans tous les cas, renouvelables tous les ans. Pourquoi n'adopterait-on pas le même système dans ce cas-ci et ne fixerait-on pas à toutes les licences une même échéance si possible. Je crois que cela serait bien préférable que d'adopter des époques et des conditions différentes. Je crois que c'est un très grand pouvoir à accorder à un ministre que ce droit d'émettre des licences perpétuelles que les titulaires n'auront jamais à renouveler.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne vois pas d'autre objection à créer des licences annuelles que l'obligation où l'on serait de les renouveler tous les ans. Ainsi que je l'ai expliqué, ces licences ne sont pas émises dans un but de revenu car il est probable que l'honoraire à payer ne sera que nominal. Si les conditions restent toujours les mêmes, pourquoi une licence se terminerait-elle au bout de douze mois ou même au bout de cinq années ? Nous avons le pouvoir de révoquer sur notification préalable et dans certains cas sans avis.

M. BARR : Nous ne pouvons pas supposer que les conditions dans lesquelles se fait aujourd'hui la production de l'énergie électrique ne changeront pas dans le cours de douze mois, vu les améliorations continuelles que l'on apporte à la production de l'énergie électrique, à son développement et à sa transmission. Je crois qu'il serait même dangereux de donner des licences même pour une année. Je crois qu'une pé-

riode plus courte serait préférable, et il devrait exister une disposition législative autorisant de les annuler en n'importe quel temps.

M. CONMEE : Je demanderai au ministre si la licence ne sera pas limitée à l'énergie électrique produite ou en voie d'être produite? Il y a très peu de chutes d'eau qui sont entièrement développées ou utilisées et qui ne le seront probablement pas d'ici à plusieurs années. La force sera produite à mesure que la demande s'en fera sentir et la licence ne devrait viser que la force produite dans le temps et à toute époque future. On pourra fournir à la demande au Canada, et nul doute qu'on y pourvoira en produisant plus d'électricité.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je propose une modification de pure forme qui je crois rendra plus le texte de l'article premier. Dans la 28e ligne, je propose de rayer les mots " pourvu aussi " et de leur substituer les mots " et à moins, et avec telle ou telle exception ". Je propose aussi d'ajouter un " s " au mot " exceed " dans la 29e ligne du bill, et finalement, de remplacer dans la 30e ligne, le mot " lumière " par le mot " fluide ".

M. R. L. BORDEN : Je suppose, si je comprends bien ce bill, que si l'exportation dépasse la quantité qui était exportée l'année dernière avant l'adoption de cette loi que l'exportateur doit se procurer une licence ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Pour cet excédent.

M. R. L. BORDEN : Mais s'il se limite à cette quantité, il n'aura pas besoin de prendre de licence avant trois mois.

L'hon. M AYLESWORTH: Parfaitement.

(L'amendement proposé par M. Aylesworth est adopté et l'article, ainsi modifié, est aussi adopté.)

Sur l'article 4 (licence d'exportation).

L'hon. M. AYLESWORTH : Je propose de remplacer dans la 2e ligne les mots " subordonnément aux " par le mot " sur ". Au commencement de la 4e ligne les mots " quantités définies " semblent inutiles et je propose de les omettre vu l'article 5 qui limite la quantité de force que l'on peut exporter.

M. R. L. BORDEN : Cet article est d'une application très générale sous deux rapports. Le ministre peut définir quelles seront les conditions, subordonnées naturellement aux règlements établis en conseil et à l'avis de révocation donné au titulaire de la manière que le ministre le jugera à propos dans chaque cas. Je ne sais pas ce que l'on se propose de faire par cet article. L'intention est-elle que le ministre définisse dans chaque licence quel avis sera jugé raisonnable dans ces cas-là, ou si on doit laisser la chose entièrement à la discrétion du ministre, et si cela doit être mentionné dans la licence.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne puis pas dire que ce côté de la question ait été examiné. Nous n'avons fait préparer aucune formule de licence. Dans un sens, je croirais qu'il n'est pas déraisonnable d'exiger que dans la licence même il soit déclaré qu'elle sera sujette à révocation après un délai que le ministre jugera raisonnable.

M. R. L. BORDEN : La difficulté possible dont parlait il y a un instant l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) m'a beaucoup frappé et j'admets que ce n'est pas la chose la plus facile du monde que d'en trouver la solution. Je commence d'abord par la prétention du ministre, prétention que, pour les fins de cette discussion, je veux accepter comme raisonnable, que nous devons permettre l'exportation de la force dont nous n'avons pas un besoin immédiat au Canada. Mais ici se présentent deux alternatives dans cette difficulté. La première est que si la licence est révocable après notification d'un délai très court, il ne semblera pas pratique de signer des traités pour fournir la force aux habitants des Etats-Unis. D'un autre côté si vous exigez un délai assez long, il pourra survenir très rapidement un état de choses qui nécessitera immédiatement dans le Canada l'emploi d'un excédent de force plus grande que celle requise dans le passé. Si vous voulez faire une exportation assez considérable, il vous faut avoir une certaine base de continuité. Mais dans ce cas vous ne pourriez peut-être pas fournir la quantité de force requise dans le Canada pour le développement de nos industries.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je comprends les difficultés de la situation, mais heureusement qu'il n'est pas probable que ces difficultés surgissent dans un avenir rapproché. D'ici à quelques mois les trois compagnies canadiennes qui sont établies sur le côté canadien des chutes Niagara, seront en plein fonctionnement et produiront plus de 400,000 forces d'énergie électrique. Ce chiffre paraît être tellement supérieur à toute demande possible d'énergie électrique dans le Canada dans un avenir rapproché, que nous aurons tout le temps nécessaire pour nous prémunir contre une difficulté de ce genre. Certainement que si la marge entre la quantité produite et la quantité utilisée dans le Canada devenait plus petite, il y aura raison alors de faire une enquête sérieuse, et au sujet des engagements qu'elles devront prendre pour fournir de l'électricité à l'étranger les compagnies productrices comprendront qu'elles ne peuvent s'engager pendant une longue période, parce que cette électricité sera requise pour les besoins du consommateur canadien.

M. BRISTOL : Si je comprends bien les intentions de l'honorable ministre au sujet

de cette question il me parait désirer beaucoup protéger équitablement les compagnies et les consommateurs. Mais je ne suis pas du même avis que lui au sujet de la quantité de force dont on aura probablement besoin dans le Canada. Je crois qu'il base son évaluation en grande partie sur celle que la commission a faite au mois de juillet dernier. Cette commission a calculé qu'il faudrait environ 40,000 forces pour la consommation canadienne. Mais un des membres de la commission d'Ontario nous a dit aujourd'hui qu'on en avait déjà demandé 120,000 forces dans l'Ontario, et que cette force devra être prise en grande partie aux chutes Niagara. Comment le ministre s'y prendra-t-il pour découvrir lequel des deux calculs est exact ? C'est un point important que le Gouvernement devra décider avant d'accorder des licences. Supposons qu'une compagnie dépense plusieurs millions de dollars pour produire de l'énergie électrique aux chutes Niagara dans l'intention d'exporter le surplus aux Etats-Unis. Si cette compagnie a l'assurance d'exporter 100,000 forces de chevaux aux Etats-Unis pendant dix ans, elle sait ce qu'elle a à faire et pose ses fils en conséquence.

De même ses clients savent ce qu'ils recevront, et ils sont avertis de plus qu'à la fin de cette période il est probable que l'énergie qui leur est fournie sera utilisée dans le Canada et qu'ils ne pourront plus l'avoir. Mais si l'on peut enlever aux compagnies en tout temps sur simple avis le pouvoir d'exporter de la force aux Etats-Unis, la situation est différente. Pour ma part je crois qu'il est de suprême importance de fixer la période pendant laquelle on pourra exporter de l'électricité, et que cette période devrait être assez longue pour permettre à la compagnie de se rembourser des dépenses d'établissement des lignes de transmission de l'électricité aux Etats-Unis. C'est là aussi un point important pour l'acheteur. Supposons qu'il n'y ait pas de limite de temps définie et que la compagnie offre de vendre de l'électricité aux industriels américains. La première question que ceux-ci poseront sera celle-ci : Pendant combien de temps nous fournirez-vous la force électrique ? Et si la compagnie est dans l'impossibilité de donner aucune garantie elle ne pourra pas faire un marché avantageux. Si les licences sont révocables en tout temps à la volonté du ministre, la compagnie sera également dans une situation très désavantageuse. Les gouvernements changent et les ministres aussi ; et le ministre de demain peut décider que toute la force électrique produite dans le Canada est utilisée dans le pays bien que son prédécesseur fût d'une opinion toute différente. Si j'étais propriétaire d'une usine d'électricité, je préférerais avoir le droit d'exporter une quantité limitée de force pendant une période fixe, que de pouvoir en exporter une quantité plus grande, et être exposé à la révocation de la licence d'un jour à l'autre.

M. BRISTOL.

Conséquemment je crois qu'avant de prendre une décision finale sur un article aussi important que celui-ci, nous devrions l'étudier sous tous ses aspects et avec le plus grand soin possible. Supposons un instant qu'une personne engage ses capitaux dans la production de l'électricité qu'il offrira ensuite de vendre à un consommateur américain. Celui-ci refusera de l'acheter, à moins qu'on ne lui en garantisse la fourniture pendant un certain nombre d'années.

Le producteur qui est ami du Gouvernement s'engage à fournir l'électricité pendant un nombre d'années fixe. Puis, si le ministre en vient à la conclusion que ladite électricité est requise au Canada, l'exportateur canadien vient tout de suite se plaindre qu'il a engagé des capitaux considérables dans son usine, qu'il a toujours été un bon ami du Gouvernement, qu'il a fait beaucoup de sacrifices pour lui, et il apporte toute la pression possible sur le ministre. Que peut faire le ministre dans ces circonstances? Il essaiera probablement d'être aussi juste que possible pour son pays et pour son ami, et ne donnera satisfaction à aucun. Conséquemment, si l'on pouvait établir assez approximativement quelle quantité de force sera certainement requise par le consommateur canadien pendant cinq ou dix ans, il serait plus raisonnable de fixer cette période que de donner ce pouvoir discrétionnaire à un ministre. Je dirai aussi qu'à mon avis il n'est pas sage de donner à une personne le pouvoir de révoquer une licence, et l'article devrait être modifié de façon à ce que ce pouvoir ne puisse être exercé que par le conseil des ministres. Il est vrai que le conseil des ministres n'agit que sur la proposition d'un ministre, mais plusieurs ministres sont appelés à décider la question, et il y a là une meilleure garantie que le pouvoir discrétionnaire sera exercé avec sagesse.

M. CONMEE : J'aurais cru que mon honorable ami aurait hésité un peu à parler de millionnaires et de millions. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) n'est pas à sa place. C'est peut-être pour cela qu'il prend de telles libertés.

M. BRISTOL : J'espère que mon honorable ami (M. Conmee) n'a pas été choqué de mes remarques. Je n'avais pas l'intention de l'ignorer.

M. CONMEE : Je crois que le point en discussion est prévu par l'article 5 qui dit, au sujet de la licence " dans la mesure spécifiée par la licence " c'est-à-dire que la licence doit spécifier la quantité de force fournie.

L'hon. M. AYLESWORTH : Dans le Canada—le titulaire de licence est libre de disposer selon son bon plaisir de l'excédent de la production.

M. COMMEE : Naturellement. Cet article fournit les moyens de limiter la quan-

tité de force que l'on peut exporter à un chiffre raisonnable basé sur une estimation reposant sur des renseignements ou obtenue d'une autre manière. Je ne crois pas que ce Gouvernement ou n'importe quel gouvernement puisse, par une enquête de trois mois ou d'une année, déterminer la quantité exacte de force qui pourra être utilisée dans le pays. Vous ne pouvez pas mesurer cela. La chose dépend du développement des industries, et toute estimation faite à l'avance dépassera peut-être beaucoup la marque ou restera bien au-dessous. Nous devons supposer que le Gouvernement, quel que soit le parti au pouvoir, agira dans les intérêts du public, et je suis d'opinion que le Gouvernement manquerait à son devoir s'il n'assurait pas amplement la fourniture de la force électrique au Canada. Mais une autre précaution est possible, une précaution qui, je sais, a été mise dans des bills d'intérêt privé dans des cas où il était question d'exporter de la force aux Etats-Unis. Cette précaution consiste dans une disposition de la loi disant que lorsqu'il se produit une demande de force du côté canadien, la compagnie devra, sur avis, disons d'une année ou toute période qui sera considérée raisonnable, fournir de la force au consommateur canadien. Conséquemment, le consommateur américain en acceptant la force qu'on lui fournit doit le faire à ce risque. La licence pourrait contenir une clause à cet effet. Je ne vois pas comment nous pourrions l'insérer dans ce bill, parce que, comme je l'ai dit, je ne vois pas comment vous pouvez la calculer à l'avance. Elle pourrait être déterminée de temps à autre à mesure que les circonstances changeront, et la clause protectrice aurait plutôt sa place dans la licence même.

M. MACDONELL : Je suis de l'avis de ceux qui voient des objections sérieuses dans l'incertitude où la question est mise par ce bill. Il y a incertitude dans la durée de la licence et dans le prix de la force, et le Gouvernement me paraît prendre une responsabilité très grave. Si ce bill est adopté dans ses dispositions actuelles, le Gouvernement se fait tout simplement remettre un billet à demande pour toutes les conséquences qui résulteront de ce bill. Dans le moment la question me paraît grosse de conséquences.

Le dernier rapport partiel de la commission relative au régime des eaux limitrophes déclare que d'ici à très peu de temps il y aura sur le côté canadien en pleine opération des usines pouvant produire 415,000 forces de chevaux. Plus loin dans le rapport il est dit que la production totale de forces sera trois fois plus grande que la demande d'électricité en Canada. Cela signifie de quelle manière on devra en disposer conformément à l'article 5 du bill, c'est-à-dire que le Gouvernement sera appelé à dire de quelle manière on devra en disposer. Dans un avenir rapproché il y aura un surplus de 300,000 forces. A $18 ou $20 par force de cheval cela ferait une somme de $5,000,000 ou $6,000,000 par année. Je crois donc que ce bill devrait contenir des dispositions plus précises concernant la réglementation et l'emploi de cette somme considérable, tant au point de vue du consommateur américain que des compagnies canadiennes, car il faut tenir compte des deux dans la discussion de cette question. Si la licence doit être accordée pour une période indéterminée, le producteur et l'acheteur seront dans une situation désavantageuse. A part cela, si nous laissons exporter toute notre force électrique aux Etats-Unis, il ne restera pas de surplus pour les nouvelles industries qui pourraient surgir de temps à autre parmi nous. Je crois que le bill devrait définir d'une façon plus précise la durée de la licence et les autres conditions auxquelles on l'accorde, surtout lorsque l'on demande à la Chambre de décider dans une affaire de $5,000,000 ou $6,000,000 par année. Naturellement, si le ministre des Douanes a étudié la question et fait ses plans, il a dû pourvoir aux moyens de mettre le bill à exécution, et je crois que dans une question d'aussi grande importance, il serait bon qu'il éclairât la Chambre et le pays sur ce qu'il entend faire.

L'hon. M. AYLESWORTH : Si l'honorable député veut s'arrêter exclusivement aux prévisions du projet de loi, les difficultés qu'il entrevoit auront vite disparu. L'article 5 prescrit au concessionnaire aux termes même de sa licence la quantité de force qu'il doit fournir au Canada, pas toute la demande canadienne, car il y a plusieurs compagnies auxquelles le marché canadien peut s'alimenter. Prenez une compagnie quelconque, par exemple celle qui est censé être composée d'actionnaires canadiens, la compagnie Electrical Development qui produit et vend de l'électricité à la ville de Toronto. Cette compagnie est autorisée par ses lettres-patentes à produire 125,000 chevaux-vapeur d'énergie. Son usine fonctionne déjà et est en mesure de produire une grande partie de ce montant et elle est en position, en y mettant le capital voulu, de produire jusqu'à 125,000 chevaux-vapeur si le marché s'y prête. Cette compagnie fournit actuellement 15,000 chevaux-vapeur à la ville de Toronto. La demande peut augmenter dans la suite, mais pour le présent 15,000 chevaux-vapeur suffisent à la demande.

M. BRISTOL : Oui, à $35 par cheval-vapeur, mais si c'était $15, ce serait autrement.

L'hon. M. AYLESWORTH : Très probablement, et je crois que l'honorable député a répondu à une de ses propres objections. Il a supplié la Chambre, ce soir, de protéger les pauvres capitalistes qui fabriquent cette énergie contre l'intervention possible du Gouvernement. Quinze mille chevaux-vapeur à $35 par unité représentant $525,000, soit un intérêt de 4 p. 100, produit de 15,000

chevaux-vapeur seulement, sur un capital-actions de $13,000,000. Rappelons-nous que cette compagnie est en mesure de produire non seulement 15,000 chevaux-vapeur d'énergie, le montant qu'elle fournit présentement à la ville de Toronto, mais de produire à volonté 125,000 chevaux-vapeur, et qu'elle ne peut en vertu du bill Burton aux Etats-Unis exporter que 37,500 chevaux-vapeur dans ce pays. Il est facile par conséquent de se convaincre qu'elle reste avec une quantité considérable d'énergie qu'elle ne peut vendre ni au Canada ni aux Etats-Unis.

Même si elle exportait aux Etats-Unis toute la somme d'énergie qui lui est assignée dans le permis qu'elle a obtenu aux termes du bill Burton, elle aurait encore 87,500 chevaux-vapeur d'énergie à vendre au Canada si la demande existait. Le résultat est que quand elle aura versé son capital, quand son installation produira l'énergie, quand les turbines seront en activité, il faudra qu'elle réduise ses prix si elle veut trouver assez de consommateurs pour le surplus de sa production. Je ne parle que d'une seule de trois compagnies. L'installation de la compagnie de force motrice d'Ontario est supposée produire 180,000 chevaux-vapeur d'énergie dont un tiers seulement, soient 60,000 chevaux-vapeur peuvent être exportés aux Etats-Unis. La Canadian and Niagara Power Company a des usines centrales qui pourront produire 110,000 chevaux-vapeur quand elles seront achevées, soit un total de 415,000 chevaux-vapeur pour les trois compagnies.

Envisageant cette question au point de vue pratique, comme devra le faire le ministre ou le fonctionnaire qui sera chargé de l'exécution de cette loi, celui-ci devra déterminer, quand il lui sera fait une demande de licence, combien de chevaux-vapeur le candidat à la licence sera obligé légitimement de fournir au Canada. Après s'être renseigné, s'il croit raisonnablement que le requérant peut fournr au Canada 15,000 ou 20,000 ou 50,000 chevaux-vapeur d'énergie, il devra le laisser libre de disposer du reste à sa guise, l'exporter aux Etats-Unis, si le bill Burton le lui permet, ou dans tout autre pays.

Nous n'avons rien à voir au Canada dans l'emploi de ce surplus de production. Les Canadiens sont suffisamment protégés tant que la licence prescrit à l'avance la quantité d'énergie qui devra être fournie au Canada. Il n'y a pas de doute que l'exécution de cette loi entraînera de graves responsabilités, et il convient de les fixer. Il n'y a aucun doute non plus que tous les ministres individuellement préféreraient en investir le conseil des ministres. Je ne suis pas prêt à vouloir l'attribuer à aucun ministre en particulier. J'ai mûri plus d'un projet. J'ai songé à la commission des chemins de fer, tribunal fort compétent, mais dont les responsabilités sont déjà très onéreuses et ce serait lui imposer un nouveau fardeau que de la charger de mettre cette loi en vigueur. Toutefois, une commission, un ministre, un comité de ministres quelconque pourrait être chargé de l'exécution de cette loi.

M. R. L. BORDEN : J'ai songé moi aussi à investir la commission des chemins de fer de ce pouvoir, et à l'objection qu'a soulevée l'honorable ministre. Je crois que c'est une erreur de conférer à l'exécutif des pouvoirs qu'il est libre d'exercer à sa discrétion, absolument et sans appel, car l'exercice de cette prérogative peut causer d'énormes profits ou pertes à des industriels engagés dans de grandes entreprises au Canada. Je ne fais aucune allusion personnelle à l'honorable ministre des Douanes à qui incombe la responsabilité de mettre cette loi en vigueur. Cette réflexion s'applique également à une administration conservatrice si elle était au pouvoir. Je sais que souvent nous conférons ces pouvoirs au Gouverneur en conseil pour la simple raison que nous ne voulons pas charger un projet de loi d'une foule de dispositions qui sont souvent impraticables à l'époque de l'adoption de la loi. S'il était possible, il me semble que ce serait préférable de trouver un autre moyen pour l'exercice des pouvoirs conférés en vertu des articles 4 et 5. Le Gouvernement devrait étudier sérieusement s'il ne pourrait pas adopter un autre mode pour octroyer les licences. Je sais qu'il est imprudent de lancer des propositions improvisées et ce que je vais dire est soumis à cette restriction. Je pense qu'il serait préférable d'accorder une licence autorisant l'exportation de l'énergie qui n'est pas utilisée au Canada, et de subordonner la discrétion du ministre au rapport annuel d'un commissaire permanent qui déterminerait le montant d'énergie requis au Canada et tirée du Niagara ou de toute autre chute d'eau. Il me semble que ce moyen est praticable, c'est-à-dire que la licence devrait donner le pouvoir à toute compagnie, de Niagara ou d'ailleurs, d'exporter toute l'électricité qui n'est pas requise au Canada pour les fins de l'industrie existante ou à la veille d'être établie. Je crois qu'il serait préférable tant dans l'intérêt de l'exécutif et du pays que dans l'intérêt de la couronne d'imposer une restriction semblable. Je crois aussi que ce serait préférable dans l'intérêt du ministre des Douanes, car quelque honnêteté que vous déployiez dans l'exercice d'un pouvoir comme celui-là, il y a toujours des soupçons.

Le ministre des Douanes aura à traiter, dans l'exécution de cette loi, avec des amis personnels et des amis politiques de même qu'avec des adversaires irréconciliables. Je ne connais pas les tendances politiques de ces compagnies. Je n'ai aucun doute que le ministre des Douanes mettra ces deux dispositions en vigueur au meil-

leur de sa connaissance, de ses aptitudes et de son jugement. Mais même avec cela, il est impossible d'empêcher les soupçons de poindre dans certains esprits, et il ne faut pas qu'il y ait de soupçons sur le pouvoir exécutif du pays. Si donc ma proposition, à laquelle toutefois je n'attache pas plus d'importance qu'il ne faut, peut être réalisée, je la trouverais infiniment préférable à la méthode préconisée dans les articles 4 et 5.

M. MACLEAN (York-sud) : Nous avons précisément dans Ontario une commission nommée par le gouvernement provincial dont le devoir est de régler les questions de ce genre, et si nous ne gênons pas son travail par une loi comme celle-ci, que je considère inutile, elle saura accomplir, et dans l'intérêt public, ce que nous cherchons à obtenir. C'est pour cela même qu'elle a été créée et elle est composée d'experts.

L'hon. M. AYLESWORTH : Ce projet de loi n'est pas pour Ontario seulement.

M. MACLEAN (York-sud) : Je le sais, mais nous avons parlé tout le temps de Niagara. Nous avons dans la province d'Ontario une commission qui a étudié les forces hydrauliques de Niagara et d'ailleurs. Elle est au courant de tout ce qui se rapporte à ce sujet ; elle connait l'énergie en disponibilité aux chutes et sait où il y a un marché pour la vendre. Elle est actuellement engagée à ce travail même, et au lieu de dire que la province d'Ontario a besoin de 40,000 chevaux-vapeur d'énergie, comme on l'a répété ici ce soir, je sais que la commission a reçu des commandes pour 100,000 chevaux-vapeur et elle n'a pas encore commencé à calculer ce qu'il en faut. Quelques villes à peine ont donné jusqu'ici leur commande, mais quand on songe à l'extension que prend le Canada, à la demande pour les manufactures, au progrès que font Toronto, Hamilton, London, Guelph, Galt, Berlin, Hespeler, Preston, Niagara-Falls même, on est convaincu que ces villes auront besoin de beaucoup plus de force motrice qu'elles en ont ordonné.

M. CAMPBELL : Toronto-Jonction ?

M. MACLEAN (York-sud) : Oui, Toronto-Jonction. Ajoutez à cela 200,000 chevaux-vapeur que nécessitent les compagnies de traction puis, les cultivateurs qui, si on leur fournissait l'opportunité de l'acheter à un prix raisonnable, emploieraient beaucoup d'énergie électrique. Le seul moyen de fournir l'énergie à bon marché aux Canadiens est d'en prohiber absolument l'exportation aux Etats-Dnis et j'ai cru que c'était l'objet de ce projet de loi. Au contraire l'objet de cette mesure est de faciliter l'exportation de l'énergie, dans le but d'empêcher la commission créée par le gouvernement d'Ontario de s'occuper de cette question, et quand cette mesure sera en vigueur, je prévois qu'avant peu le gouvernement fédéral niera au gouvernement provincial sa juridiction en la matière et il en résultera un procès dont l'issue sera de priver les provinces de l'exercice d'un droit qu'elles possèdent aujourd'hui. Cette loi est absolument inutile. Je répète que nous avons dans Ontario une commission apte à régler ces questions, une commission qui tient ces compagnies par contrat, et le montant d'énergie à exporter est spécifié dans le contrat, de sorte que les compagnies sont liées, quels que soient la jurisprudence que nous adoptions et le pouvoir d'octroi des licences que nous nous arrogions, à moins que nous soyons pressés de vouloir usurper un droit qui appartient aux provinces. Je crains bien que ce ne soit l'objet de ce projet de loi. Quant au montant probable de la consommation de la force dans Ontario, laissez-moi vous dire que cette province peut employer toute l'énergie que peut fournir la chute Niagara et davantage. Si nous pouvons employer tout cela et que nous défendions de l'exporter, voici ce que nous pourrons effectuer par un sage exercice de notre pouvoir.

On est à la veille de substituer l'électricité à la vapeur sur les chemins de fer du continent. Cette méthode se pratique déjà aux Etats-Unis ; on parle de suivre cet exemple au Canada et si nous conservons pour nous la force motrice de Niagara et la mettons à la disposition des compagnies de chemins de fer à certaines conditions, voilà un moyen aussi nouveau que pratique d'exercer notre autorité sur les tarifs de voyageurs et de marchandises, principalement des marchandises dans l'intérêt du public. Nous n'arriverons pas à ce résultat si nous tolérons l'exportation de la force aux Etats-Unis pour le fonctionnement des chemins de fer, et c'est le but des compagnies dont deux sont américaines et l'autre bien que se disant canadienne n'a pas non plus d'autre ambition que d'exporter la force aux Etats-Unis où la demande est illimitée. Il est vrai que la loi Burton qu'on a citée limite l'exportation à 100,000 chevaux-vapeur, mais cela n'est pas sérieux ; les Américains en prendront tout ce qu'ils pourront avoir, surtout si elle est à meilleur marché que dans leur pays, et cette force nous devrions la garder ici pour nos chemins de fer et nos manufactures et pour le développement de l'industrie. Nous devrions avoir assez à cœur le bien du pays pour ordonner que cette force soit gardée jusqu'à ce que la demande l'ait toute absorbée au Canada. Je préfère la voir se perdre comme à présent plutôt que de la donner aux Etats-Unis, et les compagnies se mettront à l'œuvre cherchant dans l'univers entier des manufactures pour venir dans Ontario employer la force motrice de cette chute. Nous annonçons en quelque sorte par cette loi que nous sommes prêts à laisser exporter sur tous les points de notre frontière la force qui doit aller faire la puissance de nos voisins.

Je proteste de nouveau contre l'exportation de la force. Ce n'est pas dans l'intérêt mais au détriment du pays. C'est une politique qui ne produira aucun bien, sans compter que nous empiétons sur les prérogatives d'une province qui s'est emparé de la question pour la régler, qui a créé une commission expressément pour la mettre en pratique, et je dis que nous ne sommes pas suffisamment renseignés et que nous ne possédons pas réellement les moyens de mettre à exécution la loi que nous adoptons. Ontario possède tous ces moyens. Elle a à son service des personnes d'expérience qui connaissent les besoins de la province.

Mr. CONMEE: Elle n'a pas encore produit de force électrique.

M. MACLEAN (York-sud) : Qui ?

M. CONMEE : La commission.

M. MACLEAN (York-sud) : Non, mais elle a forcé les compagnies à réduire leurs prix de 300 p. 100 et fera davantage ; si on la laisse à elle-même, elle verra à ce que toute la force produite dans Ontario soit distribuée parmi les cultivateurs de la province.

Il y en a assez à Niagara, si nous la gardons au Canada, pour éclairer toutes les habitations de cultivateurs dans Ontario et actionner tous leurs instruments, pourvu que nous obligions les fabricants à la livrer à domicile. Ce n'est pas en décrétant son exportation que nous parviendrons à ce résultat et c'est ainsi qu'une autre de nos ressources naturelles s'en ira aux Etats-Unis dans les premiers degrés de sa transformation au lieu de contribuer ici au bien-être des cultivateurs, à l'avancement de l'industrie, à la prospérité de nos villes. Je proteste de nouveau contre cette mesure qui contient des dispositions si inconsidérées, des prévisions si hasardeuses. Elle ne contient pas une seule déclaraton positive au sujet de son exécution. Tout est laissé à la discrétion d'un ministre et il n'est pas faif mention de temps ni de quantité dans la licence. Cette mesure est d'un caractère tel, touchant à des intérêts si considérables, qu'il est à craindre que le ministre, que le conseil des ministres même ne se trouvent exposés à une forte tentation dans l'exécution de cette loi.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'honorable député (M. Maclean) proteste énergiquement contre l'adoption de cette loi ; il préfère apparemment le maintien de l'état de choses actuel sous lequel il n'y a absolument aucune restriction à l'exportation de l'électricité.

M. MACLEAN (York-sud) : Nous pouvons adopter une loi pour restreindre l'exportation.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'aimerais à avoir le temps d'étudier et de discuter au long avec mes collègues la proposition de l'honorable chef de l'opposition, car j'ai la certitude que ce sera un soulagement pour le ministre et pour le Gouvernement si nous pouvons trouver un autre tribunal pour la mise en vigueur de cette loi.

Je propose que l'article soit réservé.

L'hon. M. PATERSON : Je demanderai à l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) qui paraît avoir étudié ce sujet, combien les chemins de fer de la péninsule occidentale, disons de Détroit à Buffalo, requerront de force si jamais ils décident de substituer l'électricité à la vapeur pour actionner leur roulant ? Sait-il aussi combien coûte la production actuelle d'un cheval-vapeur d'énergie sur les chemins de fer à vapeur ?

M. MACLEAN (York-sud) : Autant que j'ai pu m'en convaincre par les calculs d'ingénieurs éminents de New-York au sujet des chemins de fer américains, l'opinion est favorable à la substitution de l'électricité à la vapeur. Le seul empêchement est le grand nombre de locomotives à vapeur en usage en ce moment et l'emploi qu'on en pourrait faire pendant que l'outillage pour les fins de traction par électricité se poursuivrait à grands frais. Je ne sais pas combien il faudrait d'énergie pour actionner tous les chemins de fer d'Ontario, mais il en faudrait autant approximativement qu'il faut de vapeur pour la traction actuelle des convois dans la province. Le ministre serait surpris de connaître la somme d'énergie qu'il faut pour actionner tous les trains qui circulent aujourd'hui dans Ontario, mais il est avéré que Niagara peut suffire à cette fin entre Toronto et Détroit.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Les articles 4 et 5 sont réservés.

M. MACLEAN (York-sud) : J'ai un amendement à proposer à l'article 5 et j'aimerais à le lire, afin de permettre au ministre de l'étudier. Il prévoit exactement ce que la commission a proposé dans son rapport. Ma motion se lit comme suit :

Que les mots suivants soient ajoutés après les mots " Gouverneur en conseil " dans l'article 5 :

Et a construit et maintenu au Canada des lignes de transmission capables de fournir efficacement à autant de monde en ce pays que le porteur de la licence peut en fournir dans un pays étranger, et capables aussi de fournir autant de monde au Canada qu'il sera jugé à propos de temps à autre.

J'espère que le ministre étudiera cette proposition, qui contient en quelque façon ce qu'a clairement recommandé la section canadienne de la commission des eaux internationales dans le but de protéger les intérêts des Canadiens.

Sur l'article 6, (licence pour installer des fils électriques et poser des tuyaux, etc.)

M. R. L. BORDEN : Combien exporte-t-on de force actuellement ? En exportons-nous d'abord ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne saurais mieux préciser qu'en rappelant que la loi Burton fixe à 160,000 chevaux-vapeur le montant de force que le Canada peut exporter dans l'état de New-York. Les auteurs de cette loi connaissaient naturellement le montant de force produit par les compagnies américaines sur le côté américain de la chute et ils ont calculé qu'en admettant 160,000 chevaux-vapeur du Canada, la demande serait plus que satisfaite. Je ne crois pas cependant que nous exportions présentement ce total d'énergie. Je sais que la compagnie Electrical Development a protesté contre la répartition entre les compagnies rivales des 160,000 chevaux-vapeur d'énergie à exporter. La compagnie d'Ontario et la compagnie canadienne ont été autorisées chacune à exporter 60,000 chevaux-vapeur, tandis que la Electrical Development Company a été limitée à 37,000 chevaux-vapeur. Mais bien que ces compagnies soient liées par contrat pour la transmission de ces montants, je ne crois pas qu'aucune d'elle ne soit actuellement en mesure de fournir même approximativement jusqu'à concurrence de la limite assignée dans la loi Burton.

M. WRIGHT (Muskoka) : Le ministre peut-il nous donner un simple aperçu du prix que se vend la force exportée du Canada aux Etats-Unis ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'ai pas de renseignements à cet égard.

M. MACLEAN (York-sud) : En vertu de cet article, nous accordons une licence qui autorise l'exportation de la force et des fluides et aussi la construction de lignes de fils ou la pose de tuyaux pour la transmission. Ces travaux entraînent de grandes dépenses et celui qui les fait est exposé à voir sa licence révoquée le lendemain. Aura-t-il des droits acquis ou bien un recours contre le Gouvernement ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Cette disposition est le complément nécessaire du paragraphe 2 de l'article 3, qui défend la construction d'une ligne pour l'exportation de la force. Cette disposition fixe le nombre de personnes qui pourront obtenir un permis de construire telle ligne aux fins de l'exportation de la force.

M. SPROULE : Ce n'est pas une réponse a la question posée.

M. LENNOX : A défaut de règlements prescrits par le conseul des ministres, je suppose que le ministre lui-même peut accorder une licence ?

L'hon. M. AYLESWORTH : S'il n'y avait pas de règlements, je suppose que le ministre n'aurait que la loi pour guide.

M. LENNOX : De sorte qu'il est possible que le ministre accorde des licences indépendamment du conseil des ministres ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Si le conseil n'agit pas, mais le ministre.

M. LENNOX : C'est accorder au ministre un pouvoir très étendu.

L'hon. M. PATERSON : Nul doute. J'ai été flatté du compliment du chef de l'opposition qui a dit que les règlements restrictifs étaient inutiles avec un ministre des Douanes comme celui d'aujourd'hui. Je sais qu'il est sincère. Quelle que soit l'opinion qu'on puisse se former de moi, je crois qu'on me rendra cette justice d'être un homme très passable. Aucun ministère ne demande a être chargé d'une telle responsabilité et à plus forte raison celui que je dirige, car nous avons déjà suffisamment de devoirs à remplir. Mais un ministre ne doit pas essayer à se soustraire à la tâche, si on la lui impose. Le chef de l'opposition a proposé de trouver un autre moyen de mettre cette loi à exécution et le ministre de la Justice a ajouté qu'il serait heureux de pouvoir le faire. Moi-même comme ministre des Douanes, je serais satisfait si la chose était praticable. Je suppose que l'administration de cette nouvelle loi a été confiée au ministre des Douanes parce que c'est à lui qu'incombe la tâche de percevoir le revenu. Je ne vois pas d'autre raison pour que ce soit plutôt le ministère des Douanes que le ministère de la Justice. Les pouvoirs sont très étendus et la responsabilité non moins grave, mais il faut parfois qu'un ministre les accepte quand le Parlement lui en impose l'obligation. Il est alors obligé de tirer le meilleur parti possible de la nouvelle situation.

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux investir le conseil des ministres de ce pouvoir ? L'expérience a démontré dans d'autres départements, où le conseil des ministres s'est déchargé de sa responsabilité sur un ministre, que ce dernier n'a pas pu exercer ses fonctions aussi sagement et aussi judicieusement que si elles eussent été soumises au jugement du conseil plutôt qu'au jugement d'un seul homme.

L'hon. M. PATERSON : Je crois que le ministre qui se chargera de cette responsabilité ne prendra pas de décision sans au préalable consulter ses collègues. Il voudra probablement aussi faire appuyer sa décision par un ordre en conseil. C'est du moins ce que j'en pense, bien que parfois, le ministre devra agir de son propre chef. Comme l'a dit l'honorable député, l'intention du ministre peut être mal interprétée, la sagesse de son jugement peut être mise en doute bien que, après tout, c'est lui qui aura eu raison, car il sera plus en état que ses détracteurs de se mieux renseigner.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (peine pour exportation illégale).

M. LENNOX : Comment allez-vous pouvoir mettre cette disposition en vigueur ?

L'hon. M. AYLESWORTH : A défaut d'une prévision spéciale dans la loi, c'est

la loi générale qui s'applique et l'amende serait recouvrable par voie de poursuite intentée par le ministère du procureur général.

Sur l'article 10 (droits d'exportation).

M. MACLEAN (York-sud): Entendez-vous l'unité de force ou le cheval-vapeur à transmission continue ? Il y a une énorme différence entre les deux.

M. CONMEE : Qu'entendez-vous par ce dernier ?

M. MACLEAN (York-sud) : Le cheval-vapeur à transmission continue est l'équivalent de l'unité de force transmise sans interruption. Vous pourriez imposer ainsi un droit de $10 chaque fois que l'équivalent d'un cheval-vapeur serait transmis sur le fil.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'article serait plus clair si nous disions $10 par année par cheval-vapeur.

M. MACLEAN (York-sud) : C'est un droit insuffisant.

L'hon. M. AYLESWORTH : Combien diriez-vous, $10 par jour ?

M. MACLEAN (York-sud) : Ce serait préférable. A tout événement, je conseille au ministre d'étudier ce point.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je propose de remplir l'espace en blanc de façon a lire " 10 cents par 1,000 pieds cubes ", aussi d'insérer les mots " par année " avant les mots " par cheval-vapeur ".

(L'amendement de M. Aylesworth est adopté et l'article ainsi modifié est adopté.)

M. R. L. BORDEN : Avant qu'il soit fait rapport du projet de loi, l'honorable ministre de la Justice n'aura pas d'objection à insérer une disposition en vertu de laquelle les règlements qui seront prescrits en vertu de cette loi devront être déposés périodiquement sur le bureau de la Chambre dans les quinze premiers jours de la session alors prochaine.

M. MACLEAN (York-sud) : Et la formule de la licence.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que cela est compris dans le décret en conseil, mais tout règlement qui n'est pas prescrit par le ministre devra aussi être déposé.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

Sur motion de l'honorable M. Paterson, la Chambre lève sa séance à onze heures et cinq minutes du soir.

---



## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi le 30 janvier 1907.

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

### DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) propose l'adoption du 4e rapport du comité permanent chargé de la surveillance du règlement.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : La proposition contenue dans ce rapport me parait fort singulière, surtout de la part du comité des ordres permanents. Le comité nous propose, en effet, de modifier le bill à l'étude devant le comité. Si je ne me trompe, ce comité a pour devoir de s'assurer si le règlement a été observé, en ce qui regarde la publication de l'avis relatif au projet de loi. Tout en admettant que l'avis n'embrasse pas le projet de loi dans son intégralité, le comité propose que ce bill soit amendé de façon à le faire concorder avec l'avis, et non pas que le règlement relatif à l'avis soit observé.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : La pratique en vogue, au cours des douze années dernières, a été fort vague.

M. L'ORATEUR : Les observations de l'honorable député s'adressent à la deuxième pétition, qui n'est pas en discussion en ce moment.

M. SPROULE : M. le greffier voudrait-il bien donner lecture de la pétition ?

(M. le sous-greffier donne lecture de la pétition dont voici la teneur) :

Le comité permanent de surveillance des ordres permanents, présente le quatrième rapport de ce comité, qui est libellé comme suit :

Votre comité a examiné la pétition de Charles Laurendeau et autres en obtention d'une charte sous le nom de " Ontario and Quebec Railway Ferry Company ", (compagnie des bacs transbordeurs d'Ontario et Québec), et le rapport dressé par l'examinateur en date du 17 décembre dernier, et il propose :

1. Que la compagnie projetée borne ses opérations entre les points situés dans les limites de la paroisse de Montréal et du comté d'Hochelaga sur la rive nord, et des points dans le comté de Chambly sur la rive sud du Saint-Laurent qui sont les seuls districts où l'avis a été régulièrement publié ;

2. Que le droit d'exploiter des lignes de bateaux à vapeur se borne au nombre de bateaux nécessaires pour les services de bac dans les limites sus-mentionnées et pour toute autre fin s'y rattachant ;

3. Qu'il ne soit accordé aucun pouvoir d'expropriation à la compagnie, sauf ceux qui pourront lui être nécessaires pour la construction de quelque embranchement ou rameau de chemin de fer qu'elle pourrait être autorisée à construire (par application des dispositions

de l'acte des chemins de fer) pour les fins de ses entreprises.

Le tout respectueusement soumis.

A. A. WRIGHT,
Président.

M. R. L. BORDEN : Je ne comprends peut-être pas parfaitement les attributions de ce comité, mais si je ne me trompe, il doit se borner à constater dans le rapport qu'il nous présente, si oui ou non le règlement relatif à l'annonce figurant dans l'avis a été observé. Je doute fort que ce comité soit autorisé à donner à entendre aux initiateurs de ce bill qu'il sera en lieu de présenter un rapport défavorable relativement à la publicité à moins qu'ils n'apportent au bill certaines modifications. En prenant pareille initiative, le comité me paraît avoir commis une irrégularité, sans que je veuille, toutefois, prêter à ce mot "irrégularité" "une interprétation dérogatoire à l'honneur dû au comité. A mon avs, il ne saurait, dans les rapports qu'il nous présente, faire de propositions relatives à la nécessité d'observer certaines conditions.

M. l'ORATEUR : Si personne ne s'y oppose, l'examen du rapport est renvoyé à une prochaine séance.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, la nature insolite de ce rapport nous autorise à demander l'ajournement.

M. l'ORATEUR : L'étude du rapport est ajournée.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) propose l'adoption du 5e rapport du comité des ordres permanents.

M. R. L. BORDEN : Dans ce rapport il est rendu compte des délibérations qui ont lieu devant le comité, et à ce titre, il est convenable qu'on nous donne le temps de l'étudier.

M. l'ORATEUR : Renvoyé à une prochaine séance.

L'hon. M. BRODEUR : Est-ce qu'il ne faut pas donner avis de toute motion tendant à l'adoption de ces rapports ? Quelquefois, il arrive qu'on propose l'adoption de ces rapports par la Chambre, le jour même de leur dépôt sur le bureau de la Chambre. Si je ne me trompe, il est d'usage de donner avis à la Chambre, avant l'adoption d'un rapport.

M. l'ORATEUR : Du moment qu'il y a opposition, le dépôt du rapport sert d'avis de motion.

## QUESTIONS.

### PORT A BELLEVILLE.

M. PORTER (par M. TAYLOR) demande :

1. Les commissaires du port de Belleville rendent-ils au Gouvernement compte des recettes et dépenses du port? Dans l'affirmative, combien souvent, quand leur dernier rapport a-t-il été reçu et quelle en était la teneur ?

2. Le Gouvernement a-t-il contrôlé les dépenses effectuées par la commission du port de Belleville?

3. La construction du mûr de revêtement au port de Belleville a-t-elle été faite par les commissaires, sans en avoir référé ou rendu compte au ministère ? Dans l'affirmative, quelle part le Gouvernement a-t-il prise dans les travaux ?

4. Le Gouvernement ou le département connaissent-ils les conditions auxquelles ces travaux ont été faits, la personne ou les personnes qui ont exécuté les travaux et les prix payés ? Dans l'affirmative, quels sont-ils ?

5. Le Gouvernement a-t-il fait surveiller ou inspecter les travaux ? Dans l'affirmative, de quelle manière, par qui et à quel coût?

6. Le département sait-il s'il y avait des plans ou devis pour ces travaux ? Dans l'affirmative, les travaux ont-ils été exécutés d'après ces plans ou devis ?

L'hon. M. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui. Une fois l'an. Le dernier relevé de comptes reçu au ministère se trouve actuellement entre les mains de l'imprimeur et figurera à titre d'annexe n° 1 au rapport annuel.

2. Oui, tout excédent de recettes qui restent en caisse, après le paiement de certaines dépenses prévues, doit être consacré aux termes de l'article 9, chapitre 35 des Statuts refondus du Canada, aux travaux d'amélioration du port approuvés par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

3. Le plan des travaux en question a été soumis au ministre de la Marine et des Pêcheries qui l'a approuvé, tel que prévu par l'article 9, chapitre 35 des Statuts refondus du Canada.

4. Les commissaires ont informé le ministère de la Marine et des Pêcheries que MM. Quinlan et Robertson sont les entrepreneurs qui construisent actuellement les travaux, au coût de $22,427.77.

5. Non, la loi n'exige pas la chose.

6. Le plan des travaux a été soumis au ministre de la Marine et des Pêcheries qui a donné son approbation. Il n'a pas été soumis de devis. Le ministère a été informé que les travaux s'exécutent en conformité des plans et devis dressés dans ce but.

### APPOINTEMENTS DES EMPLOYES DE L'ETAT.

M. A. A. McLEAN (par M. Martin) demande :

Quel est le montant total de salaires et de gages payés au cours de l'année fiscale expirée le 30 juin dernier aux employés de l'Etat de toute catégorie à Ottawa (à titre permanent ou à titre de surnuméraires), y compris le personnel du chemin de fer transcontinental-national et celui du bureau des commissaires des chemins de fer ?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances) : La confection de cette liste est

une œuvre d'assez longue haleine et nécessairement la réponse se fera attendre quelque peu. Que l'honorable député laisse la question en suspens pour le moment ou bien qu'il la retire, quitte à la poser de nouveau, plus tard.

APPOINTEMENTS DES EMPLOYES DU MINISTERE DES POSTES.

M. MACDONELL demande :

Le Gouvernement se propose-t-il de présenter une mesure législative ou de porter un crédit au budget, au cours de la présente session, dans le but d'augmenter les appointements des employés des postes, comme la demande en a été faite récemment ?

L'hon. M. LEMIEUX (directeur général des Postes) : La question est à l'étude. Je ferai une déclaration à cet égard, à brève échéance.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—PASSAGES SOUTERRAINS A CALGARY.

M. MACLEAN (York-sud) demande :

1. La commission des chemins de fer a-t-elle ordonné, il y a quelques mois, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de construire des passages souterrains et de poser certaines barrières à Calgary ?

2. Dans l'affirmative, quelle est en substance la teneur de ces instructions?

3. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a-t-elle suivi ces instructions ?

4. Dans la négative, quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour obliger la compagnie à obéir à cet ordre ou lui imposer quelque peine pour sa désobéissance ?

5. Quel est le devoir du procureur général quand une compagnie a désobéi à un ordre venu de la commission des chemins de fer ?

L'hon. M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. La demande de la ville de Calgary, en vertu des articles 186 et 187 de l'acte des chemins de fer de 1903, a été entendue par le président de la commisison et par M. le commissaire Mills, à Calgary même, le 17 septembre 1906.

Les commissaires après avoir tenu quelques autres séances dans les provinces de la Saskatchewan et du Manitoba revinrent à Ottawa vers le 30 septembre, et à bref délai, l'ébauche d'une ordonnance, en conformité d'un projet d'accord, étant censé porter la date du 14 septembre 1906, intervenu entre la ville de Calgary et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, fut transmis aux intéressés et soumis à leur examen et à leur approbation.

2. Un exemplaire de cette ébauche d'ordonnance est annexé à ce dossier, l'ordonnance n'ayant pas encore été publiée.

3. La convention en question, en réalité, n'a abouti qu'à la veille même des séances tenues par le conseil le 17 septembre, alors que la commission se trouvait dans l'Ouest, et l'accord définitif n'était pas encore intervenu, lorsque la question fut soumise au conseil de la commission à Calgary. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dans une lettre adressée au secrétaire de la commission, le 29 novembre 1906, lui dit qu'elle n'a pas encore jugé urgent de transmettre à Calgary le texte du contrat qui avait été dressé par la ville de Calgary, et non par la compagnie, et cela, afin qu'on y apportât les rectifications voulues. M. Drinkwater affirmant qu'il s'était glissé une omission importante dans le texte de la convention et qu'il avait été dressé et signé par la ville, il devenait impossible à la compagnie de le signer, avant qu'il eût subi les rectifications voulues. Le conseil est informé que la question est encore l'objet de négociations entre les intéressés, et comme on a demandé au conseil de se prononcer sur l'affaire, à titre d'accord, il ne se croit pas autorisé, dans l'intervalle, à émettre une ordonnance à titre officiel.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Que l'honorable député veuille bien se reporter aux statuts du Canada, pour la réponse à cette question.

LE CONSEIL DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER—SEANCE A CALGARY.

Lundi, 17 septembre 1906.

Présents: A. C. Killam, commissaire en chef; James Mills, commissaire.

Relativement à la demande de la ville de Calgary, ci-après dénommée la " ville ", demande prévue par les articles 186 et 187 de l'acte des chemins de fer, en obtention d'une ordonnance : a) déclarant que ces parcelles de terre occupées par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ci-après dénommée la " compagnie ", à titre d'emplacement de la voie où certaines rues y désignées, situées dans les sections 15 et 16, de ladite ville, traversent ou, si elles continuent à exister, traverseraient lesdites parcelles de terre, constituent des routes publiques formant partie desdites rues, et enjoignant à ladite compagnie d'enlever de cesdites routes publiques toutes clôtures et autres obstructions qui y sont placées ; b) autorisant la construction et l'entretien desdites routes publiques, de niveau et soutairaines, traversées de l'emplacement de la voie et voies en fer de la compagnie sur lesdites rues dans les limites de ladite ville ; c) et émettant telle autre ordonnance supplémentaire qu'on pourra juger nécessaire ou expédient ;

Vu que, par un projet d'accord en date du 14 septembre 1906, intervenu entre la ville et la compagnie, tous les différends survenus entre lesdits intéressés, y compris l'établissement de croisements de la route publique sur l'emplacement de la voie et les voies de fer de ladite compagnie dans les limites de ladite ville, ont été pacifiés et réglés.

Et attendu qu'il a été fait une demande en obtention d'une ordonnance sanctionnant et confirmant ledit accord et autorisant la construction et l'entretien desdites routes publiques, de niveau et soutairaines, traversées de l'emplacement de la voie et voies de fer de la compagnie dans la ville de Calgary, tel que prévu dans ladite convention ;

Après lecture faite dudit projet d'accord ; et après condition du conseil municipal de Cal-

gary et des arguments à l'appui de la demande.

Le conseil de la commission ordonne que ledit projet d'accord fait et intervenu entre lesdies parties à cet accord, le 14 septembre, 1906, relativement, entre autre choses, à l'établissement de telles routes publiques, de niveau et souterraines, traversées de l'emplacement de la voie et voies de fer de ladite compagnie, dans les limites de la ville de Calgary, soit, et il est par les présentes, confirmé et sanctionné ; et que, subordonnément aux conditions et stipulations dudit accord et aux clauses et stipulations ci-après énumérées, la construction et l'entretien desdites routes publiques, de niveau et souterraines, traversées de l'emplacement de la voie et des voies de fer de la compagnie dans ladite ville, tel que prévu dans ledit accord, soient et sont par les présentes autorisés et approuvés.

Que ladite ville soit responsable et tenue comptable de l'observance et de l'exécution légitime et convenables des conditions et stipulations qui pourront, à toute époque ultérieure, être imposées par le conseil de la commisssion en vue de la protection et de la sécurité du public, relativement à la construction et l'entretien desdites route publique, à niveau, au-dessus et à travers dudit emplacement de la voie et voies de fer de la compagnie dans ladite ville, tel que prévu par ledit accord et autorisé par la présente ordonnance;

Pourvu que, en ce qui concerne ladite ville et ladite compagnie, ladite ville ne soit pas tenue d'effectuer de frais, au termes du présent paragraphe, dépassant cinq cents dollars ($500) par année, pour tout croisement quelconque ;

Que le passage souterrain sous le pont traversant la rivière du Coude (Elbow river), tel que prévu par le paragraphe 9 dudit accord et confirmé par la présente ordonnance, soit construit d'une hauteur inférieure à quatorze pieds mais non inférieure à douze pieds.

Que toute traversée par un tramway urbain au-dessus ou au-dessous des voies de fer de la compagnie soit subordonnée à l'approbation du conseil.

Que nulle disposition contenue dans les présentes ne soit interprétée comme portant une atteinte quelconque à l'autorité que possède le conseil d'ordonner la construction de passages souterrains à la 4e et 11e ou autres rues de ladite ville. Les plans détaillés de tous les ouvrages à construire, prévus par la convention et autorisés par la présente ordonnance seront d'abord soumis au conseil de la commission et revêtus de son approbation.

Que la présente ordonnance soit subordonnée à toute ordonnance ou ordonnances supplémentaires que le conseil pourra, à l'avenir, porter et établir, relativement à la protection du public aux croisements des rues dans ladite ville.

Le COMMISSAIRE EN CHEF,
Conseil des commissaires des chemins de fer du Canada.

## LE SOUS-INSPECTEUR DES POIDS ET MESURES A BLIND-RIVER.

M. BOYCE demande :

1. Quel est l'aide ou le sous-inspecteur des poids et mesures pour Algoma ?

2. Où demeure-t-il, quand a-t-il été nommé et quel est son traitement ?

3. Remplit-il les devoirs de sa charge ? Dans la négative, depuis combien de temps est-il absent, et quelle est la raison de son absence?

L'hon. M. TEMPLEMAN (ministre du Revenu l'interieur) :

1. Quand ces sous-inspecteurs des poids et mesures sont nommés à ce service, on ne leur attribue pas de champ spécial, dans une division d'inspection. Algoma est renfermé dans la division d'Ottawa et voici les noms et les adresses des sous-inspecteurs :

J. Breen, Bulger, Ontario.
J. McFarlane, Bristol, Québec.
J. Windsor, Buckingham, Québec.
R. Findlay, Sudbury, Ontario.
J. Scott, Blind River, Ontario.

Le fonctionnaire en question est sans doute M. Scott, à Blind River, vu qu'il est le seul fonctionnaire résidant dans le district d'Algoma.

2. Résidence : Blind-River. Nommé par décret du conseil en date du 23 février 1904. Appointements, $500.

3. Ses états de service, par suite de l'état précaire de sa santé, laissent à désirer, et le 23 du courant, il a été présenté au conseil une proposition tendant à le congédier. Depuis sa nomination à cette situation, il a souvent été absent de son poste, pour cause de maladie, et au cours des deux derniers mois, il s'est absenté du pays, pour la même raison. Ses services cesseront le 31 de ce mois.

## PAIEMENTS A M. R. T. MACILREITH.

M. CROCKET demande :

Quel montant le gouvernement fédéral a-t-il payé à M. R. T. MacIlreith, avocat, de Halifax, pour services professionnels, chacune des années financières expirées respectivement les 30 juin 1902, 1903, 1904, 1905 et 1906.

L'hon M. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Lorsqu'on a posé cette question, l'autre jour, il a été décidé, je crois, qu'elle figurerait au feuilleton à titre de partie intégrante de l'avis de motion que l'honorable député a porté à l'ordre du jour, dans le même but : c'est maintenant le n° 32. Il n'est guère possible d'apporter la réponse voulue à cette question sans consulter sept ou huit ministères, et il faudrait lui donner la forme d'un rapport.

## VALEUR DES POELES IMPORTES AU NORD-OUEST CANADIEN.

M. BLAIN demande :

Quelle est la quantité de poêles importée dans l'ouest du Canada, par province, chacune des années 1904, 1905 et 1906 ?

L'hon. M. PATERSON (ministre des Douanes) : Si l'honorable député désire constater le nombre de poêles importés au pays ainsi que leur valeur, je dois lui dire, à mon infini regret, que je suis dans l'impuissance de l'éclairer à cet égard, vu le manque de

renseignements de nature officielle. Voici la statistique relativement aux valeurs:

| | 1904. | 1905. | 1906. |
|---|---|---|---|
| Ontario.. .. .. .. .. | $179,697 | $192,246 | $212,044 |
| Manitoba.. .. .. .. .. | 131,178 | 126,315 | 156,537 |
| Colombie-Anglaise. .. | 16,238 | 28,270 | 34,067 |
| Territoires du Nord-Ouest.. .. .. .. .. | 1,459 | 9,403 | 9,621 |
| Yukon.. .. .. .. .. .. | 1,547 | 764 | 1,811 |

LES STEAMERS "STANLEY" ET "MINTO".

M. MARTIN demande :

1. Quel est l'auteur des instructions ou de la proposition d'après lesquelles les steamers "Stanley" et "Minto" ont été retirés de la route Charlottetown-Pictou sur laquelle ils avaient été envoyés le 7 janvier ?
2. Combien de voyages ont-ils faits ?
3. Pourquoi l'ordre de l'agent de la Marine et des Pêcheries à Charlottetown a-t-il été contremandé, si, comme on le prétend, il a dit que le "Minto" devrait aller à Charlottetown le mardi et le mercredi, 8 et 9 janvier ?
4. Le département de la Marine savait-il que le port de Charlottetown était libre et la température très douce lorsqu'on a donné l'ordre de retirer les steamers de la route Charlottetown-Pictou.

L'hon. M. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Les mouvements de ces steamers sont laissés à la discrétion des capitaines qui en ont la direction.
2. Quatre.
3. Il n'existe, au ministère, aucun document tendant à indiquer qu'un ordre quelconque de l'agent ministériel ait été contremandé.

YUKON— DEMISSION DU COMMISSAIRE.

M. TAYLOR demande :

1. A quelle date, M. W. B. McInnes a-t-il donné sa démission à titre de commissaire du Yukon ?
2. Cette démission s'est-elle faite par écrit ?
3. A-t-elle été acceptée par voie de décret du conseil ou autrement ?
4. A quelle date a-t-elle été acceptée ?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances) :

1. Le 31 décembre 1906.
2. Oui.
3. Par décret du conseil.
4. Le 5 janvier 1907.

M. W. F. HEPBURN.

M. HERRON demande :

1. Le département de l'Intérieur a-t-il son service un homme du nom de W. F. Hepburn ?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé, quelles sont ses fonctions et quel est son salaire ?

L'hon. M. OLIVER : Il n'y a rien dans les archives indiquant qu'un employé de ce nom est au service du département et il n'est pas à la connaissance des fonctionnaires de l'administration centrale qu'il soit employé.

M. PATERSON.

COUT DES TRAVAUX SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT.

M. BERGERON demande :

1. Quelles sommes ont été dépensées directement ou indirectement, par les différents bureaux de commissaires du pont de Montréal ou par le gouvernement du Canada, pour creusement du chenal entre Montréal et Québec et pour l'amélioration du fleuve Saint-Laurent entre ces deux villes ?
2. Des rapports d'ingénieurs ont-ils été demandés et fournis au sujet de ces travaux ?
3. Quels sont les noms des ingénieurs qui ont fait des rapports, et à quelles dates ont-ils été faits ?

L'hon. M. BRODEUR :

1. La somme totale dépensée par les commissaires du port de Montréal et le gouvernement du Canada, jusqu'à la fin du dernier exercice, se répartie de la manière suivante :

| | |
|---|---|
| Coût du travail, y compris la surveilllance du chenal.. .. | $5,929,970 44 |
| Dépenses faites pour l'outillage, les usines, les études, etc.. .. .. .. .. .. .. .. | 3,031,860 81 |
| | $8,961,830 81 |

2 et 3. Des rapports complets sur les projets et les travaux pour l'amélioration du chenal du fleuve Saint-Laurent, ont été faits par :

Le commandant Bayfield, ingénieur de la marine royale.

M. M. David Thompson, ingénieur civil.
Charles Atherton, ingénieur civil.

Le général McNeil, le capitaine Child et S. Gzowski.

Le bureau des ingénieurs, M. W. E. Logan, ingénieur hydrographe ; M. Thomas C. Keefer, ingénieur civil ; M. John Kennedy, ingénieur civil ; M. F. W. Cowie, ingénieur civil, et autres.

On les trouvera dans les rapports déjà publiés de la commission du port de Montréal, du ministère des Travaux publics et au ministère de la Marine et des Pêcheries.

COMMUNICATION D'UN MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

La Chambre reçoit un message du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR en donne lecture à la Chambre en ces termes :

Cabinet du secrétaire du
Gouverneur général,
Ottawa, 29 janvier 1907.

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que l'honorable juge Girouard, agissant en qualité de député de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, mercredi, 30 courant, à 4 heures du soir, pour y sanctionner quelques bills

adoptés par le Sénat et la Chambre des communes pendant la présente session.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. HANBURY-WILLIAMS, Colonel,
Secrétaire du Gouverneur général.

## MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Etat faisant connaître les naufrages signalés au département de la Marine et des Pêcheries et qui se sont produits sur les lacs Huron et Supérieur depuis le 1er mai 1882, indiquant les pertes de vie à chaque naufrage, la cause présumée ou véritable du naufrage, avec indication dans chaque cas si une enquête a été faite sur la cause du naufrage, et du tonnage et de la valeur approximative de chaque navire et de la cargaison perdus.—M. Boyce.

Etat indiquant quelles stations de sauvetage sont entretenues sur le littoral maritime et dans les eaux de l'intérieur du Canada, quand elles ont été construites, respectivement, et à quel coût, et combien a coûté l'entretien de chaque station pendant les derniers dix ans.—M. Boyce.

Copie de tous papiers, mémoires, documents et correspondance entre l'assemblée provinciale et le gouvernement provincial du Manitoba et le parlement et le gouvernement du Canada, au cours des derniers dix ans, au sujet de l'extension des limites du Manitoba.—M. Roche.

Copie de tous documents concernant la réserve sauvage de Metlakatla, c'est-à-dire d'un certain arrangement avec la province de la Colombie-Anglaise en ou vers l'année 1876, mentionné dans un arrêté du conseil en date du 2 avril 1906, ledit arrêté du conseil et toute la correspondance récente traitant de la réserve.—M. R. L. Borden.

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AU TARIF A 2 CENTS POUR LES VOYAGEURS.

M. R. L. BORDEN propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre déclare qu'il y a lieu pour le bureau des commissaires des chemins de fer d'instituer une enquête, de donner une décision et de faire rapport, le plus tôt possible, sur la question de savoir si les taux adoptés dans les tarifs régulateurs pour voyageurs devraient être abaissés, de manière à ne pas dépasser deux cents par mille sur tous les chemins de fer du Canada ou sur quelques-uns d'entre eux.

Je ne désire faire que quelques remarques sur ce projet de résolution inscrit sous mon nom. Le sujet auquel il se rapporte a été discuté à plusieurs reprises dans ce Parlement, depuis quelques années et la presse du pays s'en est aussi occupée. Dans cette Chambre on a proposé deux manières d'arriver à cette réforme. On a d'abord parlé d'une loi qui fixerait le tarif maximum des voyageurs à 2 cents par mille et ensuite d'un projet analogue à celui qui est en vigueur dans l'état de Michigan. Autant que je me rappelle, la loi du Michigan décrète que les chemins de fer dont les recettes sont de $3,000 ou plus, par mille, ne pourront exiger des voyageurs un taux supérieur à 2 cents par mille, et ce tarif est ensuite graduellement élevé en raison inverse du chiffre des recettes du chemin, par mille.

Cette question intéresse d'autant plus le public canadien que nous avons au Canada des chemins de fer qui circulent également aux Etats-Unis et plus particulièrement dans l'état de New-York et l'état du Michigan. Je crois que sur la plus grande partie du réseau du New-York Central, dans l'état de New-York la loi comporte aussi une disposition restrictive, relativement au tarif des voyageurs. J'ignore si des lois semblables sont aussi en vigueur dans d'autres états.

Beaucoup d'arguments pour et contre, ont été donnés sur cette question, et je me bornerai à les mentionner, sans en discuter la valeur. Les partisans d'une loi restrictive, font remarquer que la loi du Michigan a eu, dans l'ensemble, d'excellents résultats et que tous ceux qui, par exemple, voyagent par le Grand-Tronc peuvent parcourir une grande partie du territoire de cet état, à raison de 2 cents par mille. On va plus loin et l'on prétend que celui qui monte dans un convoi du Grand-Tronc au Canada, est obligé de payer 3 cents par mille, tandis que celui qui prend le transcontinental aux Etats-Unis peut voyager aux Etats-Unis et même au Canada, à raison de 2 cents par mille.

On allègue aussi que beaucoup de chemins de fer aux Etats-Unis abaissent volontairement leurs tarifs à 2 cents par mille, et que les recettes de ces compagnies ont augmenté. Mais les adversaires du projet ont aussi apporté des arguments qu'il convient de signaler. On allègue que la population du Michigan est de 40 personnes par mille carré, tandis que celle d'Ontario n'est que de 10 ; qu'un abaissement du tarif des passagers, au Canada, pourrait avoir pour conséquence une augmentation dans les taux de transport des marchandises et que cela causerait plus de tort à la population agricole que le maintien du tarif des voyageurs aux taux actuels.

On objecte aussi que l'adoption d'un tarif maximum pour tout le Canada, constituerait une grave injustice envers les parties peu peuplées du pays, qui se verraient privées des avantages d'un chemin de fer, avantages auxquels elles pourraient prétendre, dans d'autres circonstances.

Pour le moment, je n'ai pas à discuter la valeur de ces divers arguments, pour ou contre, car le but de ma proposition est d'instituer une enquête, et tout ce à quoi je suis tenu, c'est de démontrer qu'il y a lieu d'instituer cette enquête.

Il ne sera pas hors de propos, cependant, de donner à la Chambre certains relevés, extraits du dernier volume du Manuel des

Chemins de fer, de Poor. D'après cet auteur, la recette moyenne par voyageur et par mille sur tous les chemins de fer aux Etats-Unis, en 1904, a été de 2.053 cents, et que la recette moyenne de tous ces chemins de fer a été de $2,143 par mille. Poor partage les chemins de fer américains en plusieurs groupes.

Le premier groupe comprend les états du Maine, du New-Hampshire, du Massachusetts, du Vermont et du Connecticut. Dans ces états, la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille a été de 1.79 cent, et la recette moyenne de l'ensemble et la moyenne des recettes totales, du trafic, par mille, de $4,939.

Le troisième groupe comprend les Etats de New-York, du New-Jersey, de la Pennsylvanie, du Delaware et du Maryland ; la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 1.89 cent, et la recette moyenne de l'ensemble du trafic, par mille, de $4,383.

Le troisième groupe comprend les états de l'Ohio, du Michigan, de l'Indiana, de l'Illinois et du Wisconsin ; la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 2.16 cents, et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $1,949.

Le quatrième groupe, comprend les Etats de la Virginie, de la Virginie occidentale, de la Caroline du nord, de la Caroline du sud, de la Georgie, et de la Floride ; la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 2.33 cents et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $1,320.

Le cinquième groupe comprend les états de l'Alabama, du Mississippi, du Tennessee, du Kentucky et de la Louisiane ; la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 2.46 cents et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $1,589.

Le sixième groupe, comprend les états du Missouri, de l'Arkansas, du Texas, du Kansas, du Colorado, du Nouveau-Mexique, de l'Oaklahoma et le territoire indien ; la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 2.26 cents, et la recette moyenne du t[illegible]éral, par mille, de $1,364.

Le septième groupe comprend les états de l'Iowa, de Minnesota, du Nebraska, du Dakota-nord, du Dakota-sud, du Wyoming et du Montana ; la recette moyenne du trafic d'un voyageur, par mille, a été de 2.28 et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $1,634.

Le huitième groupe comprend les états de Washington, de l'Orégon, de la Californie, du Nevada, de l'Arizona, de l'Idaho et de l'Utah ; la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 1.99 cent et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $2,299.

Cela complète la liste, et tous ces chiffres sont pris du Manuel de Poor; pour l'année 1904, la dernière dont les rapports aient été publiés.

Si on admet comme justifiées les déclarations qui ont été faites dans cette Chambre, surtout par l'honorable député d'York-sud (M. Maclean), au sujet des réductions opérées aux Etats-Unis récemment, il se pourrait que les chiffres pour 1906, dans certains groupes, fussent inférieurs à ceux que j'ai cités, pour l'année 1904.

Pour le Canada, en 1902, la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, sur le Pacifique-Canadien, a été de 1:75 cent et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $1,225. En 1906, la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 1:84 cent, et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $1,582. En 1906, sur le Canadian-Northern, la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 2:59 cents, et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $418. Je n'ai pu me procurer la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, sur le Grand-Tronc, mais peut-être que d'autres membres de cette Chambre pourront nous fournir ce renseignement. Mais la recette moyenne du trafic général, par mille, en 1905,—peut-être est-ce en 1906—a été de $2,589. La recette moyenne du trafic général, par mille, sur l'Intercolonial, semble avoir été de $1,500 à $1,600. La difficulté que nous éprouvons ici, est de savoir où appliquer les recettes provenant de l'affermage de l'embranchement de l'Intercolonial sur Windsor. Sur le chemin de fer Northern-Ontario et Temiskaming, la recette moyenne du transport d'un voyageur, par mille, a été de 2:3 cents et la recette moyenne du trafic général, par mille, de $790.

Mon but est d'établir qu'une enquête doit être instituée. Cette question a été vivement discutée ici et dans les journaux et une notable portion de la population de ce pays est convaincue que les tarifs sont trop élevés. Pour cette raison, je considère qu'il y a lieu, dans l'intérêt du public et aussi dans l'intérêt des compagnies elles-mêmes, d'instituer une enquête. La seule question est de savoir qui devra la faire.

L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) est d'avis que c'est le Parlement qui doit agir, mais sur ce point, il est permis de différer d'opinion. Pour ma part, je prétends que le Parlement ayant institué un tribunal chargé expressément de fixer un tarif maximum pour le transport des voyageurs et des marchandises, nous devons épuiser les ressources que nous offre ce tribunal, avant d'intervenir directement.

Je ne prétends pas un seul instant, que nous n'avons pas le droit d'intervenir, quand les circonstances l'exigeront, mais on en pourrait dire autant des procès en invalidation d'élections que nous avons relégués aux tribunaux. Nous leur avons délégué la

juridiction que nous exercions en faisant décider la validation ou l'invalidation d'une élection par le comité des Privilèges et des Elections. Nous pourrions reprendre cette juridiction, en tout temps, mais depuis que nous avons une loi qui confie ces attributions aux tribunaux, le Parlement n'a jamais jugé à propos, dans l'intérêt public, d'intervenir et de retirer aux tribunaux les attributions que nous leur avons confiées.

On dira peut-être que la commission des chemins de fer est encombrée de travail et ne pourra pas apporter à cette enquête le temps et le soin nécessaires. A mon sens, ce ne serait pas une raison pour ne pas la charger de cette enquête, mais ce serait peut-être une raison pour réorganiser la commission et la mettre en état de s'acquitter de fonctions de cette nature.

Je n'ai pas de doute que la commission est débordée. J'ai été très surpris d'apprendre, il y a six ou huit semaines, que le président, depuis trois ou quatre mois, outre ses autres occupations, avait dû signer environ 1,500 documents dont un certain nombre n'étaient que de simples formalités. Il me semble que la commission devrait être organisée sur d'autres bases, de manière à laisser les questions de détails et les formalités à des greffiers, comme cela se pratique devant les tribunaux. Les commissaires s'éviteraient ainsi beaucoup de travail et ne perdraient pas inutilement un temps précieux. Voyons, par exemple, ce qui se passe à la cour suprême du Canada. Ce tribunal est composée de six juges. Il a pour registraire un avocat de beaucoup d'expérience qui est autorisé par la loi à régler un grand nombre de questions judiciaires qui ne nécessitent pas l'intervention d'un juge en chambre, ou du tribunal au complet.

Il me semble que la commission des chemins de fer pourrait adopter une procédure semblable. S'il était démontré que la commission, telle qu'actuellement constituée, ne peut pas suffire au travail qui lui incombe, pour ma part, je ne verrais guère d'objection à la nomination d'un commissaire additionnel et je ne m'opposerais pas non plus à ce que la loi fût modifiée de manière à permettre à cette commission de régler plus activement et plus promptement les nombreuses questions qui lui sont soumises.

Quiconque a tant soit peu étudié cette question, ne peut avoir le moindre doute sur les pouvoirs de la commission d'instruire cette enquête. Je ne fatiguerai pas la Chambre en citant les articles de la loi sur les chemins de fer qui donnent à la commission une juridiction entière et absolue en la matière. Je mentionnerai seulement l'article 2, paragraphes x et z ; l'article 251, paragraphes 1, 2, 3 et 4 ; l'article 252, paragraphe 1er ; l'article 257, paragraphe 1er ; l'article 263 ; l'article 264 ; l'article 265, paragraphe 2 ; l'article 274, alinéas a et b et paragraphe 3.

En terminant, je renvoie les honorables membres de cette Chambre aux termes de la motion que j'ai proposée ; elle me paraît ne demander au Gouvernement que l'accomplissement d'un devoir public.

Cette question intéresse le pays tout entier et il conviendrait que le gouvernement fédéral prit sur lui de la régler.

L'article 24 dont j'ai parlé est ainsi conçu :

La commission peut, de son propre mouvement, ou, à la demande du ministre à cet effet, doit instruire, entendre et décider toute affaire ou chose qu'elle peut, en vertu du présent acte, instruire, entendre et décider sur demande ou plainte ; et en pareil cas, elle a et peut exercer les mêmes pouvoirs que le présent acte l'autorise à exercer en cas de demande ou de plainte.

2. Tout pouvoir ou toute autorité que le présent acte confère à la commission peut, bien que le présent acte ne le dise pas ainsi, être exercé en différents temps ou à toute époque, suivant que les circonstances l'exigeront.

Il y a donc trois choses à considérer : la première, c'est que la question ayant été débattue dans l'enceinte parlementaire et dans les journaux, on semble croire en certains milieux, dans des milieux importants, à l'existence d'un grief, d'une injustice ; en second lieu, la commission des chemins de fer, instituée par le Parlement dans ce but exprès, est revêtue, pour redresser l'injustice qui peut exister, de la juridiction et des pouvoirs les plus étendus ; troisièmement, enfin, aux termes d'une disposition particulière de l'article 241 de la loi sur les chemins de fer, disposition sur laquelle j'ai appelé l'attention, le ministre des Chemins de fer et des Canaux est la personne autorisée à exiger, au nom du peuple canadien, que la commission des chemins de fer s'occupe de toute question de cette nature.

Telles sont les raisons qui ont motivé le dépôt de mon projet de résolution.

M. MACLEAN (York-sud) : Bien que je ne puisse partager l'avis du chef de l'opposition, je sais apprécier ses observations à leur juste valeur et je considère que ce qu'il a dit aujourd'hui est de nature à avancer sensiblement la solution d'un problème troublant. A mon sens, les faits qu'il a allégués en citant des extraits de "Poor's Manual" constituent les raisons mêmes pour lesquelles le Parlement devrait se saisir de la question, car ce n'est pas tant de statistiques qu'il s'agit ici que du choix d'une sage politique. Supposons, comme l'a dit en substance l'honorable député, que le tarif des chemins de fer soit effectivement aujourd'hui à deux sous le mille, il reste toujours à savoir si les voyageurs de tous les jours ne pourraient pas bénéficier d'un tarif encore plus bas, advenant le cas où la loi obligerait les compagnies de chemins de fer à ne plus donner de permis de circulation, à mettre fin à un abus très répandu au Canada aussi bien qu'aux Etats-Unis et dont

l'effet a été de maintenir la cherté des voyages en chemins de fer ; il reste aussi à savoir s'il convient de permettre la vente en aussi grande quantité de billets en séries et des billets dits d'excursion au détriment des voyageurs ordinaires qui paient le plein tarif.

Mais les tarifs du trafic-voyageurs ne seront peut-être pas les seuls qu'il faudra considérer: il y aura peut-être lieu de pourvoir aussi à l'abaissement du coût du transport des marchandises. Cette question d'ordre administratif n'est pas de celles qui tombent sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Et pour prouver qu'il en est ainsi, je vais me permettre de faire consigner aux "Débats" des renseignements importants qui se rattachent à la question que j'aurai à soutenir demain, à la séance du comité des chemins de fer.

L'étude de cette question des tarifs de chemins de fer nous apprend que les réductions sont invariablement effectuées en vertu de lois et non par l'intermédiaire des commissions d'Etat ou des autorités administratives ou judiciaires proposées à la surveillance des chemins de fer.

Il en va ainsi en Europe, en Amérique et en Asie. Voyons ce qui se passe aujourd'hui en Angleterre. Le parlement y a réglementé les tarifs des voyageurs en insérant dans les chartes des compagnies une courte disposition obligeant toute compagnie de chemin de fer à permettre au public de voyager, à raison d'un penny le mille, à bord de deux trains chaque jour, un dans chaque direction. Mais, comme déjà dit ici même, cette manière de légiférer a eu pour effet de généraliser en Angleterre le tarif à un penny le mille. Aussi la population considère-t-elle cette réforme comme une des plus précieuses qui aient jamais été faites. Si l'on supprimait un seul de ces trains, bien que l'on satisfasse à la loi en n'en donnant qu'un seul par jour dans chaque direction, il se produirait un soulèvement général en Angleterre. Dans ce cas, il est évident que c'est le législateur qui a réglementé les tarifs des voyageurs.

La même chose se voit dans tous les pays d'Europe, où les voyages en chemins de fer coûtent beaucoup moins cher qu'au Canada ; partout la loi pourvoit au bon marché de la circulation en chemin de fer. En ces dernières années, estimant qu'il y avait lieu de faire bénéficier le peuple de tarifs aussi réduits que possible, le parlement d'Autriche-Hongrie pourvut à l'abaissement des tarifs par l'établissement d'un système de zones. Aujourd'hui l'Autriche-Hongrie est le pays où les voyages en chemins de fer coûtent le moins cher ; il en coûte moins d'un cent le mille pour franchir n'importe quelle distance dans les limites d'une même zone. Ici encore, la réforme est due à l'intervention du corps législatif. La même chose se voit aussi en Allemagne, en Australie, en Nouvelle-Zélande et, dans une large mesure, aux Etats-Unis et au Canada. Voyons ce qui a été fait au Canada.

Il y a cinquante-cinq ans, le parlement canadien imposait au Grand-Tronc l'obligation de transporter les voyageurs en troisième classe à raison d'un penny le mille, mais la compagnie s'est toujours soustraite à cette obligation. Comme je le disais l'autre jour, une petite ligne de chemin de fer qui fait actuellement partie du réseau du Grand-Tronc, et allant de Lachine à Montréal, transporta pendant quelque temps, mais pas longtemps, les voyageurs à raison d'un penny le mille. Je remarque que mon honorable ami de Strathcona (M. W. McIntyre) a inscrit au feuilleton un avis de motion ayant trait à la même question ; il voudrait que le Parlement s'en saisît. Au Manitoba, le tarif des voyageurs est de trois cents le mille ; cela provient de ce que le gouvernement de cette province a conclu avec le Canadian-Northern, il y a quelques années, un arrangement aux termes duquel le tarif maximum devrait être de trois cents, et c'est ce tarif qui prévaut par toute la province. C'est encore meilleur marché que dans les provinces florissantes d'Ontario et de Québec, où la population est beaucoup plus nombreuse qu'au Manitoba. Je sais qu'en certains cas le Grand-Tronc fait payer sur son réseau jusqu'à trois cents et un tiers le mille, tandis qu'au Manitoba, il est impossible d'exiger plus que le tarif de trois cents le mille, maximum établi par la législature.

Il y a une couple d'années, le gouvernement d'Ontario fit voter une loi pourvoyant à l'institution d'un conseil des chemins de fer ayant à peu près les mêmes attributions que notre commission des chemins de fer.

Aux termes de cette loi, ce n'est pas au conseil, mais à la législature qu'il appartient de déterminer les tarifs; et aujourd'hui, le tarif à deux cents prévaut sur tous les chemins de fer électriques de la province. Nous n'aurions jamais obtenu un tel résultat si le tarif n'avait été déterminé par la législature elle-même et s'il ne s'était trouvé à Toronto, dès le début, des gens pour veiller à la mise en vigueur de la loi, pour s'adresser aux tribunaux dans le but d'obliger les compagnies à se conformer aux dispositions de la loi. La conséquence immédiate de cette loi, c'est que tous les chemins de fer électriques d'Ontario, dont le nombre s'augmente rapidement, ont adopté le tarif maximum de deux cents ; c'est ainsi que toutes les compagnies de tramways des villes d'Ontario et des autres provinces se sont entendues pour transporter les voyageurs à très bon marché. Mais le grand point, c'est que cet abaissement du coût du transport des voyageurs est dû à l'intervention de la législature.

Si le tarif des voyageurs de l'Intercolonial est plus bas que celui de tout autre chemin de fer du Canada, cela doit s'attribuer à un décret du conseil que le Parlement, j'ima-

M. W. F. MACLEAN.

gine, a dû ratifier. Si le soin de déterminer les tarifs de ce chemin de fer eût été laissé à un commissaire ou à quelque autre personne, il en coûterait beaucoup plus cher qu'aujourd'hui pour voyager par cette ligne; mais les régions que dessert l'Intercolonial doivent à un décret du conseil et à l'intervention du Parlement de bénéficier d'un tarif réduit. Voyons maintenant ce qui se passe aux Etats-Unis.

Dans l'état le plus peuplé de la fédération américaine, celui de New-York, le tarif à deux cents est généralement adopté. Cet état de choses doit s'attribuer à l'intervention de la législature d'Albany qui, saisie d'un projet de loi tendant à renouveler la charte d'une petite ligne de chemin de fer sur laquelle le tarif à deux cents avait prévalu jusque-là, imposa au commodore Vanderbilt, comme condition de son assentiment au projet de loi dans lequel il était intéressé, l'obligation de faire prévaloir le même tarif sur tout son réseau. Le commodore ayant agréé la condition, il se trouve aujourd'hui, plus de cinquante ans après l'intervention de la législature de l'état de New-York, que le tarif à deux cents prévaut dans toutes les parties de l'état où il se fait de la concurrence, c'est-à-dire presque partout. Cette intervention de la législature ne visait ni le Lehigh-Valley, ni l'Erie and Lake-Shore, ni les autres chemins de fer, mais la concurrence que suscita le tarif à deux cents eut pour effet, je l'affirme de nouveau, en dépit du demi-démenti que m'ont opposé il y a quelque temps, au comité des chemins de fer, les représentants du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, d'amener la masse des autres chemins de fer à faire bénéficier les voyageurs de ce tarif réduit.

Dans l'état du Michigan, le chiffre de la population est à peu près le même que dans la province d'Ontario ou que dans celle de Québec. Je conviens avec l'honorable chef de l'opposition que la population de l'état du Michigan est plus considérable, par mille carré, que celle d'Ontario, mais il ne faut pas perdre de vue, en faisant un tel calcul, les immenses territoires qui s'étendent jusqu'à la baie d'Hudson. Dans les parties colonisées de la province, la population est, je crois, plus nombreuse, par mille carré, que dans l'état du Michigan Grâce à l'intervention de la législature, grâce surtout à celle des cultivateurs de cet état, les tarifs des chemins de fer ont été réduits à trois cents, à deux cents et demi et à deux cents le mille ; et il se trouve aujourd'hui que le Grand-Tronc, la même ligne qui dessert le Canada, transporte les voyageurs du Michigan à raison de deux cents le mille, bien que, en certaines parties de l'état, il fasse payer deux cents et demi ; mais les commissaires du Michigan traduisent en ce moment la compagnie du Grand-Tronc devant les tribunaux afin de la contraindre à transporter les voyageurs à raison de deux cents le mille. Ceci nous fournit incidemment une nouvelle preuve que pour obtenir quelque chose du Grand-Tronc, il faut le poursuivre devant les tribunaux. Si le Parlement suivait cet exemple, s'il intentait des poursuites contre cette compagnie, comme la chose s'est faite dans cet état, comme elle se fit hier et se fera encore demain à Toronto, il l'amènerait sûrement à se conformer à sa charte, qui l'oblige de transporter les voyageurs à raison d'un penny le mille.

Mais non ; au Canada, ce sont les particuliers qui doivent veiller à l'observation de la loi, tandis que dans le Michigan, les autorités traduisent le Grand-Tronc devant les tribunaux afin de l'obliger à la respecter. Ceci m'amène à faire observer encore une fois que rien ne vaut le gouvernement ou son représentant, comme la commission des chemins de fer ou le procureur général de l'état, pour obliger les compagnies de chemins de fer à respecter la loi et à remplir leurs obligations.

M. R. L. BORDEN : C'est à cela que tend ma motion.

M. W. F. MACLEAN : Je passe maintenant à l'état de l'Ohio, qui offre nombre de points de similitude avec la province d'Ontario. L'an dernier, après une assez longue période d'agitation, la législature de l'état fut saisie de la question des tarifs des voyageurs. Je dois dire en passant qu'il devient très facile de se renseigner en ces sortes de matières. Il y a quelques années, lorsque j'abordai l'étude de ce sujet, je n'obtenais de renseignements qu'à grand'peine, tandis qu'aujourd'hui, il suffit d'écrire une lettre polie à la commission des chemins de fer des Etats-Unis pour recevoir les informations les plus intéressantes. L'autre jour, j'écrivais au président de la commission des chemins de fer de l'Ohio pour le prier de me faire tenir le texte de la loi de cet état et de me fournir tous les renseignements qui s'y rattachent. Je citerai d'abord le texte de cette loi ; il est d'une clarté merveilleuse et correspond en tous points à celui du projet de loi dont j'ai saisi le comité et qui tient en deux ou trois lignes. La loi de l'état de l'Ohio est ainsi conçue :

> Toute compagnie exploitant un chemin de fer dans les limites de cet état est autorisée à exiger et à percevoir, relativement au transport des voyageurs sur un parcours de plus de cinq milles, le paiement d'un tarif n'excédant pas deux cents par mille ; mais le tarif devra toujours être le multiple de cinq le plus rapproché du résultat obtenu de la multiplication de la distance parcourue par le tarif exigé.

Cette loi, qui fut mise en vigueur l'année dernière, décrète donc que le tarif maximum sera de deux cents le mille. Le secrétaire de la commission des chemins de fer, laquelle se compose de MM. J. C. Morris, O. H. Hughes et O. P. Gothlin, m'écrit à la date du 25 janvier :

> Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 23 courant, je vous inclus le texte de la loi

par laquelle l'Assemblée générale de l'Ohio a réduit de trois à deux cents le tarif des voyageurs.

Je regrette que les quelques données actuellement à ma disposition ne me permettent pas de vous fournir des renseignements très précis au sujet des recettes des chemins de fer depuis que la loi a été amendée. Le nouveau tarif a été mis en vigueur le 10 mars dernier. La loi exigeant que le rapport annuel des chemins de fer soit déposé le 30 juin, c'est-à-dire un peu moins de trois mois après la mise en vigueur du tarif à deux cents, il se trouve donc que les résultats consignés dans ce rapport ne sauraient être concluants. . .

J'appelle tout particulièrement l'attention de la Chambre sur ce point :

. . . néanmoins, ils font voir que les recettes provenant du trafic-voyageurs ont, en 1906, excédé de trois pour cent celles de 1905, soit environ $900,000, ce qui comprend les trois mois d'exploitation sous le tarif à deux cents.

Ce qui, pour cette courte période, accuse une augmentation de 3 p. 100, équivalant à plus de $900,000 ou à près de $1,000,000. Le secrétaire poursuit :

Autant que la commission a pu observer, le nombre des trains de voyageurs n'a pas diminué et le trafic des trains déjà en circulation n'a pas été affecté. Effectué au moment où la législature décrétait l'interdiction du transport gratuit, on croit que le changement de tarif tournera à l'avantage des compagnies de transport.

L'état de l'Ohio nous fournit donc la preuve que le tarif à deux cents n'a eu pour effet de diminuer ni le nombre des voyageurs, ni celui des trains de voyageurs, et qu'il n'a pas même influé sur la question du service, mais qu'il laisse, au contraire, entrevoir des résultats bienfaisants tant pour le public que pour les compagnies de transport. Lorsque je m'exprimai dans ce sens, on cria bien haut que les compagnies seraient obligées de supprimer une partie de leurs trains et de donner un service médiocre. On n'a rien vu de tel dans l'Ohio, et des faits comme ceux-ci sont beaucoup plus éloquents que les lamentations et les prédictions de ceux qui, en ces sortes de choses, prétendent connaître l'avenir.

Pour faire voir à la Chambre ce qui se passe dans le grand état de la Pennsylvanie, je ne saurais trouver de meilleur moyen que de donner lecture de l'extrait suivant du " Medical World ", journal publié dans cet état :

Depuis des années que le parti républicain flagorne les compagnies de chemins de fer de cet état, au moment où le gouverneur actuel et son successeur, qui vient d'être élu, sont des républicains, et où la grande majorité des deux branches de la législature se compose de républicains, on annonce la victoire définitive des partisans du tarif à deux cents sur les chemins de fer et de la loi relative au transport des marchandises par les chemins de fer électriques. Le conseil du commerce de l'état a réussi à rallier la plupart des candidats à ces projets de loi, dont on va hâter l'adoption.

M. W. F. MACLEAN.

A l'élection de novembre dernier, la population de l'état exigea des candidats la promesse d'appuyer le projet de loi relatif au tarif à deux cents, ce qui prouve que la question est du domaine de la politique ; et la conséquence de la promesse faite par les candidats, c'est que la réforme est sur le point d'être effectuée.

Jusqu'à présent, les chemins de fer ont lutté en vain (ils ne peuvent plus pratiquer la corruption au moyen des permis de circulation comme ils faisaient avant l'adoption de la loi sur les tarifs) . . .

Notez bien que les compagnies de chemins de fer ne peuvent plus pratiquer la corruption au moyen des permis de circulation, parce que la loi des Etats-Unis interdit absolument le transport gratuit à bord des trains allant d'un état en un autre.

. . . Mais il y a lieu de prévoir qu'ils s'opposeront énergiquement et jusqu'à la fin à l'adoption de ces bills. Dans l'Indiana, l'Illinois, l'Iowa, le Missouri et le Wisconsin, la législature sera saisie de projets de loi, qui seront vraisemblablement adoptés, tendant à restreindre à deux cents le mille le coût du transport des voyageurs. Voilà du progrès ! Les états du Michigan, de l'Ohio et de New-York sont déjà dotés d'une loi de cette nature, et il est abondamment prouvé que ce tarif permet encore aux compagnies de chemins de fer de s'enrichir.

A l'égard de l'état de choses qui prévaut en Pennsylvanie, je me permettrai de donner lecture du discours d'inauguration prononcé par le gouverneur de cet état, qui fut élu après avoir pris l'engagement en question. Ce discours, dont il a eu la bonté de m'envoyer une copie, débute par une phrase que je tiens à faire consigner aux " Débats ", bien qu'elle ne touche pas directement au sujet qui nous occupe ; la voici :

Messieurs les membres du Sénat et de la Chambre des représentants, concitoyens de la Pennsylvanie :

En assumant les devoirs de la charge à laquelle j'ai été élu, je me rends compte des obligations qui pèsent sur moi. Suivant la lettre de la constitution, il m'incombe " de veiller à la fidèle observation des lois," et je m'engage à les faire observer avec justice, avec impartialité et sans faiblesse.

Je serais bien aise qu'un ministre de la Couronne prît un tel engagement envers ses concitoyens et, ce qui vaut mieux encore, le remplît en faisant observer la loi comme elle devrait l'être. Le gouverneur ajoute :

Toutes les promesses de réforme énoncées dans ce programme . . .

Le programme auquel il dut d'être élu.

. . . seront comprises dans la politique de mon administration.

Voilà l'avantage qu'il y a à faire entrer ces questions dans le domaine de la politique et à obliger les candidats à la charge de gouverneur ou à celle de représentant à la législature de prendre, à leur égard, un engagement formel ; une fois élus, ils se trouvent liés par des promesses précises.

Passant ensuite à la question des tarifs pour les voyageurs, le gouverneur dit :

Je suis absolument favorable à législation susceptible d'assurer la fixation à pas plus de deux cents le mille le coût du transport des voyageurs par tous les chemins de fer de la confédération, et à toute autre loi qu'il pourrait devenir nécessaire d'établir relativement à la vente de livrets d'abonnement à un taux n'excédant pas deux cents le mille, sans que le porteur soit tenu de déposer dix dollars, ni assujetti à des restrictions ou à des règlements vexatoires.

Voilà donc ce qui s'accomplit en ce moment dans la Pennsylvanie. C'est dans cet état que se trouvent les quartiers généraux du grand réseau de la Pennsylvanie, de la compagnie de chemin de fer la plus puissante, la mieux organisée, la plus riche et la mieux outillée sous tous rapports qui soit au monde. Lorsqu'il fut question, dans l'état de l'Ohio, d'adopter le tarif à deux cents, cette compagnie donna instruction à ses avocats de préparer un plaidoyer à l'encontre du projet, et j'ai ce document, parmi d'autres, sur mon pupitre. C'est un travail de longue haleine, une dissertation légale bourrée de faits qui fut présentée à la législature de l'état de l'Ohio lorsque la question fut amenée sur le tapis. Quelques semaines plus tard, la compagnie retirait son opposition, et le tarif à deux cents le mille était adopté sur l'énorme réseau de cette compagnie, depuis le Mississippi jusqu'à l'Atlantique. Il en résulte que les compagnies rivales, faisant le trafic entre le Mississippi et l'Atlantique, adoptèrent aussi volontairement le tarif à deux cents le mille. C'est ainsi que revient à l'état de l'Ohio le mérite non seulement d'avoir obtenu le tarif à deux cents pour sa population, mais aussi d'avoir pris l'initiative d'une démarche qui eut pour effet de forcer tous les chemins de fer de cet état à abaisser leurs tarifs ; et d'ici à quelques jours, une loi sera votée qui rendra ce tarif obligatoire dans tout l'état.

J'arrive maintenant au Missouri, état qu'on pourrait croire moins avancé que beaucoup de nos provinces : mais il y a à la tête de l'administration de cet état un homme énergique et entreprenant qui avait déjà fait ses preuves en tant qu'Attorney général, en faisant respecter les lois par les grandes compagnies qui les défiaient. M. Folk est actuellement gouverneur du Missouri, et dans son message annuel, dont j'ai par devers moi une copie, il traite la question des permis de circulation et celle du tarif à deux cents. Le nombre de ces permis augmente sans cesse, et c'est une des causes dont on ne tient pas compte, mais qui contribuent à faire croire au public que les recettes des chemins de fer sont peu considérables. S'il était tenu compte de tous ces permis, le chiffre des recettes et des moyennes serait sensiblement altéré. Voici ce que dit le gouverneur Folk :

Depuis plusieurs années, la loi de cet état interdit le transport gratuit des législateurs et des fonctionnaires publics. Elles est actuellement mise en vigueur. Je crois qu'elle devrait aller plus loin et interdire de transporter gratuitement qui que ce soit en chemins de fer, en faisant peut-être exception à l'égard des employés. La loi fédérale actuellement en vigueur interdit ce transport d'un état en un autre. La loi de l'état ne pourrait s'appliquer qu'au transport dans les limites de l'état. Les chemins de fer sont des voies publiques pour l'utilité générale ; les taux exigés pour le transport des voyageurs et des marchandises équivalent à une taxe pour le public. Il est aussi injuste de permettre à un chemin de fer de transporter gratuitement une partie de la population quand elle exige de l'autre des prix assez élevés pour le dédommager de ce qu'il perd avec la première, qu'il le serait pour un percepteur des impôts d'en exempter une partie de la population en répartissant la part des exemptés sur ceux qui paient effectivement et qui se trouveraient ainsi obligés de porter tout le fardeau.

Tout ce transport gratuit constitue une perte que l'on compense en imposant aux voyageurs ordinaires des taux de transport exorbitants. C'est ce qui se pratique au Missouri comme partout ailleurs.

Puis le gouverneur ajoute :

Je soumets à votre considération la question de savoir si, étant donné que tout voyageur paierait son passage, ou ne pourrait pas, à juste titre, requérir les chemins de fer de transporter les voyageurs à raison de 2 cents par mille au lieu de 3 cents qu'ils exigent aujourd'hui. Je présume que personne ne désire être injuste à l'égard des chemins de fer, mais les permis de circulation étant supprimés et le trafic-voyageurs augmentant, il semblerait que la réduction de trois cents à deux cents qu'on se propose de faire subir au tarif des chemins de fer ne dût prêter à aucune injustice.

Et dans cet état, comme dans la Pennsylvanie, presque tous les députés élus à la législature en novembre dernier, y compris le gouverneur, s'étaient engagés à faire adopter par la législature de l'état une loi fixant à deux cents le taux de transport des voyageurs. J'espère soumettre à la considération de cette Chambre et du public canadien un exemplaire du bill en question, avant que nous ayons fini de discuter ce sujet.

Au Minnesota, où le même point fut débattu jusqu'à l'an dernier, la même chose est arrivée ; le peuple s'est déclaré favorable à la suppression des permis de circulation, à l'établissement d'un taux de deux cents pour le transport des voyageurs, et c'est ce qu'il va obtenir bientôt.

Je parlerai maintenant de l'Indiana, un état très important, un état comme l'Ohio, un état qui ressemble beaucoup à la province d'Ontario.

En janvier dernier, le gouverneur de cet état, l'honorable J. Frank Hanly, disait :

Je crois que, dans l'état de l'Indiana, il faudrait établir par une loi un taux maximum uniforme de deux cents par mille, pour le transport des voyageurs sur tous les chemins faisant une recette brute de plus de $3,000 par

mille, par année, et je vais travailler à faire adopter une telle loi.

Le greffier de la législature de l'Indiana, à qui j'ai demandé, il y a quelques jours, un exemplaire du bill maintenant devant la législature de cet état, comme devant celle-ci, m'a fait la politesse de m'en envoyer un immédiatement. Tous les candidats, aux élections de novembre, furent priés de dire ce qu'ils pensaient du tarif de deux cents par mille pour le transport des voyageurs. Cette question fut considérée absolument comme une question politique, une question législative et particulièrement du ressort de la législature. Presque tous les candidats s'engagèrent à travailler en faveur de l'établissement de ce tarif, et de cet engagement est né ce bill que je tiens à la main et dont le premier article se lit ainsi :

Premier article : Il est décrété par l'assemblée générale de l'état de l'Indiana qu'à l'avenir il sera illégal pour tout roulier public s'occupant du transport des voyageurs par chemin de fer ou chemins de fer entre différents points dans les limites de cet état, d'exiger plus de deux cents par mille pour le transport des adultes, ou plus d'un cent par mille pour le transport des enfants de cinq à douze ans ; mais dans aucun cas il ne sera exigé moins de cinq cents, et en fixant la somme à payer on négligera toute fraction de moins d'un demi-mille et on comptera toutes autres fractions comme un mille.

Il est prévu, en outre, que si les voyageurs ont trente minutes consécutives avant le départ des convois-voyageurs pour se procurer des billets et qu'ils ne se les procurent pas, la corporation, la maison ou l'individu faisant office de roulier pourra exiger, au maximum, deux cents et demi par mille, pour le transport de ces voyageurs, et le prix de ce transport ne devra pas être de moins de cinq cents.

Deuxième article : S'il y a violation des dispositions de cet acte par une compagnie de chemin de fer, son agent ou employé, ladite compagnie devra payer à l'état de l'Indiana, dans chaque cas, une amende de pas moins de vingt-cinq dollars ni de plus de cent dollars, recouvrable par poursuite intentée au nom de l'état de l'Indiana par le procureur général de l'état, dans toute cour compétente de tout comté dans ou à travers lequel passent la ligne ou les lignes de chemin de fer de la compagnie contrevenante ou par le représentant du ministère public dans tout circuit judiciaire de l'état, dans toute cour compétente de ce circuit judiciaire que traversent la ligne ou les lignes de chemin de fer de ladite compagnie. Si cette amende est recouvrée sur poursuite intentée par le représentant du ministère public, comme il est prévu dans cet acte, il devra être perçu, en outre, dix dollars à titre d'honoraires pour ledit représentant du ministère public.

Aux Etats-Unis on adopte une législation créant un taux de deux cents par mille, mais on y insère un article où il est dit que ce sera au procureur général de l'état de voir à ce que la loi soit appliquée, tout comme je prétends, aujourd'hui, que c'est au solliciteur général de ce pays-ci et à la commission des chemins de fer de ce pays-ci de forcer le Grand-Tronc à établir ce taux de deux cents par mille pour le transport des voyageurs, ainsi que l'y oblige sa charte telle qu'il l'a obtenue en premier lieu.

M. W. F. MACLEAN.

Venons-en maintenant à un autre état, l'état de l'Iowa. L'Iowa est un grand état agricole. Dans cette Chambre et au comité j'ai entendu des députés s'écrier que les cultivateurs canadiens ne tenaient pas à voyager à bon marché en chemin de fer. Or, dans l'Iowa, il n'y a que des cultivateurs. Cet état compte peu de grandes villes, c'est un état agricole, comme le sont le Michigan et l'Ohio, et dans chacun de ces états, les cultivateurs se sont prononcés en masse en faveur d'un taux de deux cents. Que pensez-vous que m'a répondu le greffier de la législature de ce grand état, actuellement en session à Des Moines ? Il m'a adressé des exemplaires des bills présentés l'autre jour à cette législature concernant le taux de deux cents. Combien de ces bills pensez-vous qu'il y a ?

Il y a la liasse n° 13, bill présenté par M. Demar, ayant pour objet de modifier l'article 2077, en imposant un taux de deux cents par mille ; la liasse n° 9, bill présenté par M. Teter, concernant l'imposition d'un taux de deux cents ; la liasse n° 6, bill présenté par M. Clarke, et ayant pour objet de modifier l'article 2077 de façon à établir un taux de deux cents par mille ; la liasse n° 3, bill présenté par M. Cottrell et ayant pour objet de rappeler l'article 2077 et d'établir des taux de deux cents par mille. Ces bills ne diffèrent pas les uns des autres, ils ont tous le même objet. Voici le dernier bill :—

Le taux des corporations de chemins de fer sera limité à 2 cents par mille pour le transport de toute personne avec bagage ordinaire ne pesant pas plus de 150 livres, et à 1 cent par mille pour les enfants âgés de 12 ans ou de moins de 12 ans.

Nous parlons de notre législation de progrès et de l'intérêt que nous portons aux cultivateurs. Mais voilà qu'à la législature de l'Iowa, législature composée de cultivateurs, cinq députés cherchent à remplir, en même temps et à qui mieux mieux, les promesses par eux faites à leurs électeurs d'obtenir au peuple le transport à deux cents par mille. Comme dans l'Ohio, dès que l'opinion publique s'est manifestée il n'y a plus de discussion. Dans l'Ohio les chemins de fer avaient tâché de paralyser ce mouvement, mais dès que le peuple se fut prononcé en faveur de la réduction des taux, la législature de l'état accorda cette réduction et le bill devint loi dans cet état comme il va le devenir dans l'Iowa.

Chacun de ces états que j'ai mentionnés possède une commission des chemins de fer.

L'état de New-York en possède une que le gouverneur Hughes a, l'autre jour, proposé que l'on fortifiât et dont il a proposé que les pouvoirs fussent augmentés.

Le Michigan possède aussi une commission des chemins de fer ; elle ne fait pas la

loi concernant les taux de transport des voyageurs, mais elle voit à ce que la loi soit appliquée.

Tous ces états que j'ai cités possèdent des commissions de chemins de fer, mais le peuple ne charge pas les commissaires de réglementer les taux ; il laisse ce soin à ses législatures.

On m'a demandé pourquoi cette législation émane des législatures d'état plutôt que du gouvernement de Washington. La raison, c'est que le Congrès n'a juridiction, au sujet de tarifs de chemins de fer, que lorsqu'il s'agit de commerce entre états. Et usant de cette juridiction, le Congrès a fait disparaître le mal que représentait le transport gratuit, en fait de trafic entre états. Voici comment ce mal s'était introduit : les chemins de fer avaient ordre de ne pas créer de préférences injustes, mais rien ne les empêchait de donner des permis de circulation. Or, un des moyens qu'ils employaient pour induire leurs clients à signer des contrats avantageux, c'était de leur donner de ces permis pour eux, leurs familles et leurs commis-voyageurs. Le Congrès mit fin à cet abus en supprimant les permis. Ni législateurs, ni journalistes, ni amis, ni clients d'une compagnie ne peuvent, à présent, obtenir la faveur d'un transport gratuit. Les chemins de fer d'état sont assujettis aux législatures d'état par rapport au trafic qui se fait dans les limites de l'état, mais si une compagnie vend un billet pour aller d'un état dans un autre, cette transaction tombe sous la juridiction du gouvernement de Washington.

Le chef de l'opposition a parlé de la compétence de la commission des chemins de fer à réglementer les taux de transport des voyageurs dans ce pays. J'approuve tout ce qu'il a dit au sujet des pouvoirs de la commission, mais je ne m'accorde pas avec lui à reconnaître que la commission soit le tribunal auquel il convienne de régler ces questions-là. Et comme il a cité certaines paroles prononcées, l'autre jour, par le président de notre commission des chemins de fer, je me permettrai, à mon tour, de citer une couple de passages du très intéressant discours prononcé, il a eu lundi dernier huit jours, au Canadian Club, à Montréal, par M. le juge Killam, président de notre commission des chemins de fer, que sa grande expérience judiciaire et ses autres qualités rendent absolument digne de présider. Ce discours a été publié par la "Gazette", de Montréal, le mardi, 22 janvier. Le commissaire en chef Killam dit, au cours de ses remarques, que :

> Les trois commissaires qui constituent la commission ont à présent sous leur autorité une équipe de trente et une personnes, nombre qui devra être considérablement augmenté bientôt.

Donc, cette commission, avec son équipe de trente-et-un fonctionnaires, n'est pas capable de faire face à sa tâche. M. le juge Killam ajoute :

> Le devoir de la commission consiste simplement à faire appliquer la loi des chemins de fer, elle n'en a pas d'autre.

Je pense bien que notre commissaire en chef ne se prétendrait pas exempt de faire ce que l'honorable chef de l'opposition dit que la loi l'oblige de faire, mais il croit que sa tâche, qui consiste à faire mettre la loi en pratique, lui donne assez d'ouvrage pour occuper tout son temps. Il dit ensuite :

> Pour vous, messieurs, ce qui vous intéresse probablement le plus, ce sera la question des tarifs et des taux de transport des marchandises, et des commodités que les chemins de fer sont tenus de procurer au public.

Evidemment, le commissaire en chef pense que la question des taux de transport des marchandises occupe assez bien son temps.

Plus loin, il dit, et je signale tout particul'èrement ce passage à l'attention de la Chambre parce que la question des taux de transport des voyageurs par le Pacifique-Canadien y est soulevée :

> Il a déjà été inséré dans quelques-unes des anciennes lois des chemins de fer une disposition portant que le Parlement pourrait réduire les tarifs des chemins de fer, mais non pas sans qu'il fût établi que la recette totale et nette d'une compagnie de chemin de fer, pour l'année précédente, ne s'est pas élevée à moins de 15 p. 100 du capital vraiment dépensé pour la construction du chemin de cette compagnie. Il y a, dans les chartes de la compagnie du Pacifique-Canadien, des dispositions qui, d'après ce que prétend la compagnie, empêchent notre commission d'avoir le contrôle absolu des tarifs, et ces dispositions peuvent encore donner lieu à des litiges. Mais, exception faite de ce cas, il ne semble pas que le Canada soit exposé à ces démêlés et à cette agitation considérable que la question du contrôle des tarifs de chemins de fer par le Gouvernement a provoqués aux Etats-Unis.

A quoi le commissaire en chef fait-il allusion dans ce passage de son discours ? Il dit que la compagnie du Pacifique prétend aujourd'hui que le Parlement n'a pas à réglementer ses tarifs, mais que sa charte contient une disposition déclarant toute intervention impossible jusqu'à ce que sa recette représente 10 p. 100. Je rappellerai surtout aux députés de l'ouest les paroles de l'ancien ministre de la Justice (M. Fitzpatrick). Elles sont consignées dans les Débats. D'après lui, tous les droits conférés au Pacifique-Canadien par sa charte et par suite desquels le Gouvernement ou le Parlement ne pouvait passer de règlements à son sujet, ont cessé d'exister. La compagnie prétend que non, mais l'ex-ministre de la Justice prétend que oui, et il devrait avoir raison, ne fût-ce que parce la compagnie réalise aujourd'hui d'énormes profits. Les actions de cette compagnie qui ne valaient autrefois que vingt-cinq cents dans la piastre et dont le première émission fut adjugée en grande partie et à titre de faveur, aux

membres du syndicat qui formait la compagnie à l'origine, se vendaient, l'autre jour, $200. S'il y a un chemin de fer qui soit plus en état que tout autre d'exiger seulement deux cents par mille pour le transport des voyageurs, d'un bout à l'autre de sa ligne, c'est bien le Pacifique-Canadien. Cette compagnie n'a jamais fait connaître au public ses véritables profits ni la valeur qu'elle attribue à ses terres non vendues. Il y a des années qu'elle peut les vendre $10 ou $15 l'acre. Si le Parlement travaillait résolument à lui imposer un taux de deux cents pour le transport des voyageurs, il le lui imposerait. Je prie les honorables députés de l'Ouest de ne pas perdre de vue la prétention souvent émise ici et dont l'honorable chef de l'opposition a parlé aujourd'hui, prétention d'après laquelle l'abaissement des taux dans cette partie-ci du pays provoquerait l'élévation des taux et l'établissement d'un service inférieur dans les parties de l'ouest qui ne sont que légèrement peuplées. Je prétends, moi, que si les grandes provinces du Nord-Ouest valent quelque chose pour le pays, et constituent une partie essentielle de la confédération, on n'aurait dû accorder les subventions qui ont servi à la construction du Pacifique, qu'à la condition que cette compagnie traitât la population de l'Ouest comme elle traite celle de l'Est. Elle n'a pas droit de faire payer, comme elle le fait aujourd'hui, cinq cents par mille aux habitants du comté d'Assiniboïa ou aux montagnards. Se rendant enfin compte de ce malheureux état de choses, la compagnie a spontanément réduit les taux de transport des voyageurs à trois cents et demi par mille, l'autre jour, dans un certain district de l'Alberta. Je dis aux honorables députés de l'Ouest qu'on ne devrait pas leur faire subir à eux ni faire subir aux gens qui ont eu tant de difficulté à s'établir dans ces régions-là, un traitement aussi inégal, et que pas un membre du Parlement ne devrait poser en principe que le taux du transport des voyageurs devrait être plus élevé dans l'Ouest que dans l'Est. C'est toute la population du Canada qui a accordé à la compagnie du Pacifique-Canadien les privilèges considérables et les immenses subventions qui l'ont faite ce qu'elle est, et elle devrait traiter toute cette population de la même façon, pour ce qui est des taux de transport des voyageurs et des marchandises, et surtout ne pas traiter moins bien cette partie-là du pays au service de laquelle ce chemin de fer a été spécialement destiné. Après cette digression, je me permettrai de citer encore une couple de passages de l'exposé de M. Killam :

> Pour ce qui est de la question de savoir quand les tarifs de chemins de fer sont convenables, je dirai que nous avons eu à nous occuper de plusieurs cas où il s'agissait de taux relatifs à certaines commodités ou de séries de taux de transport entre différents points, ou de taux d'une nature spéciale. Mais excepté quand la commission a autorisé le tarif régulateur, nous n'avons pas étudié sérieusement la question générale de savoir ce que devait être tout le système de taux d'une compagnie de chemin de fer ou ce qu'il serait raisonnable de lui permettre de gagner, en tout et partout. Il est difficile d'établir une règle pour la soultuoin d'une telle question. L'acte des chemins de fer n'en contient pas du tout.

Ainsi, la commission avoue, par la bouche de son chef, qu'elle n'a pas découvert, jusqu'à présent, le principe fondamental de la réglementation des taux, l'acte des chemins de fer ne contenant pas de règle à ce sujet. Par suite de cet aveu il nous incombe, comme guides et directeurs de cette commission, de fixer les taux de transport des voyageurs, quand même il faudrait, pour cela, rajuster les autres taux, et de dire s'il y aura des taux d'abonnement, des taux d'excursion ou si nous interviendrons au sujet des taux de transport des marchandises.

Le commissaire en chef ajoute :

> Vous pouvez donc juger, messieurs, quelles difficultés la commission aura à rencontrer lorsqu'il lui faudra déterminer, comme elle sera probablement appelée à le faire, la base générale d'après laquelle devront être fixés les tarifs des chemins de fer au Canada.

Enfin, je ferai lecture de ce que le commissaire en chef dit que la commission a fait :

> Il peut être intéressant de vous citer quelques chiffres au sujet des travaux de la commission. La commission a compté onze mois d'existence en 1904 et dans cette année de onze mois il lui a été adressé 705 requêtes ; en 1905 il lui en a été adressé 1,197, et en 1906, 2,269. Vous le voyez, le nombre de requêtes à la commission augmente énormément, et je ne parle ici que des requêtes faites en bonne et due forme. Nous recevons, en outre, des centaines de lettres nous exposant des plaintes ; nous faisons ce qu'elles paraissent nous demander, à bon droit, de faire, nous allons aux renseignements, nous tâchons d'obtenir ou de procurer le remède exigé.
>
> Les chiffres suivants font connaître le nombre des ordonnances rendues par la commission : en 1894, 304 ordonnances ; en 1895, 538 ordonnances ; en 1896, 1,544 ordonnances.

De l'aveu du président de la commission des chemins de fer de ce pays, voilà quelle est, à ses yeux, la principale fonction de cette commission. Il établit la mutiplicité des devoirs des commissaires et démontre pourquoi ils n'ont pas jusqu'ici entrepris d'étudier le grand problème qu'ils ont à résoudre, savoir : la réglementation des tarifs et la recherche du principe qui doit lui servir de base. En présence de cette déclaration et des exemples que nous donnent les Etats-Unis, le devoir nous incombe d'établir une fois pour toutes quel sera le prix maximum qu'on pourra exiger dans toute l'étendue du pays pour le transport des voyageurs.

D'ailleurs, la commission, surchargée d'affaires, ne pourrait pas étudier cette

question, ainsi que le lui demande le projet de résolution. Celui-ci porte que :

Il est à propos que la commission des chemins de fer du Canada recueille des renseignements, prenne une décision et soumette ses conclusions avec toute la diligence possible.

Or, cette commission, dont la création remonte à près de trois ans, ne s'est pas acquittée de sa tâche ; elle n'a pas même déterminé quel principe doit présider à la réglementation des tarifs. Je soutiens donc, avec tous les égards que je dois à l'auteur du projet de résolution, que la commission n'est pas en mesure de remplir cette fonction. Je conviens avec lui qu'il faut remanier et renforcer la commission et multiplier ses bureaux. Il faut en établir un à Montréal, un autre à Toronto et un troisième à Winnipeg, afin d'y recevoir les plaintes et trancher à l'instant même les questions de peu d'importance dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs.

Je me propose de demander à cette Chambre plus tard d'imposer d'autres travaux à la commission des chemins de fer. L'an dernier, nous lui avons confié une tâche nouvelle : la revision des tarifs des messageries. Elle n'a pas encore entrepris ce travail. Elle a dû demander au ministre de la Justice de lui adjoindre un avocat pour s'occuper de cette question. Nous avons aussi mis au nombre de ses attributions la réglementation des tarifs des téléphones. Elle ne s'est pas encore mise à l'œuvre. Et, demain, je proposerai à la Chambre de donner à la commission la haute main sur les tarifs des compagnies de télégraphe ou de wagons-lits. Dans ces circonstances, il faut la renforcer sans retard. Je crois aussi qu'elle devrait se partager. Il est temps de répartir les travaux et de former deux sous-commissions. De cette manière, ce tribunal rendrait plus de services au public.

Je rappellerai au chef de l'opposition ce qu'il disait dans cette enceinte, en 1904, sur ce même sujet. Cela n'atténuera pas la force de son discours d'aujourd'hui mais donnera plus de poids à mon raisonnement. C'est dans cet esprit que je lui demande d'accueillir cette citation. Le 26 juillet 1904, parlant d'un tarif de transport de 2 cents par mille, l'honorable député disait :

Si le Parlement entreprenait de régler cette question du transport des voyageurs de cette manière, pour ne pas se rendre ridicule, il devrait supprimer en même temps la commission des chemins de fer et régler lui-même les tarifs du transport des marchandises. Si cet amendement signifie quelque chose, il signifie que la loi que nous avons adoptée l'an dernier n'avait aucune utilité.

Pendant plus de deux ans après, rien n'a été fait, ce qui démontre que la commission n'avait pas entrepris à cette époque d'étudier la question ; et rien ne saurait se faire à l'heure qu'il est, à cause des raisons que j'ai énumérées. Puisqu'il en est ainsi, monsieur l'Orateur, je ne saurais consentir à la proposition de l'honorable chef de la gauche.

## SANCTION ROYALE.

Le message suivant est apporté par l'huissier de la verge noire :

Monsieur l'Orateur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Honneur le suppléant de Son Excellence le Gouverneur général requiert la présence de cette honorable Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquece, M. l'Orateur et la Chambre se rendent dans la salle des séances du Sénat.

Au retour, M. l'ORATEUR informe la Chambre qu'il a plu à Son Honneur le suppléant de Son Excellence le Gouverneur général de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants :

Acte concernant un traité entre le Canada et le Japon.

Acte modifiant la loi sur la naturalisation.

Acte modifiant la loi sur les traités de commerce qui concernent le Canada.

Acte relatif aux Statuts refondus de 1906.

## REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET RELATIF AU TARIF DE 2 CENTS.

L'hon. M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Au cours de mes commentaires sur cette proposition, je n'entreprendrai pas de discuter la question du transport des voyageurs par les chemins de fer du Canada à raison de 2 cents du mille. J'ai prêté l'oreille au discours du représentant de York-sud (M. W. F. Maclean). Bien qu'il ait apporté plusieurs faits et des données nombreuses qui nous seront très utiles dans l'examen de ce problème, il m'a semblé que ces renseignements n'étaient pas de mise à cette phase de la discussion et n'avaient aucun rapport au projet de résolution dont il a saisi la Chambre. Si l'honorable député s'était occupé d'un bill déjà déposé sur le bureau et tendant à faire appliquer par le Parlement un tarif de 2 cents du mille pour le transport des voyageurs dans toute l'étendue du pays, j'avoue que ses observations auraient été convenables et opportunes. Dès demain peut-être, lorsque le bill sera délibéré par le comité des chemins de fer, nous aurons le plaisir d'entendre répéter les mêmes propos. . .

M. MACLEAN (York-sud) : Non.

L'hon. M. EMMERSON. . . ou d'écouter une dissertation plus complète accompagnée d'une amplification des détails qu'il a aujourd'hui narrés avec tant de complaisance. Si j'ai saisi le sens de ce projet de résolution, il implique deux choses et rien de plus. Je m'efforcerai de ne pas sortir de là. Il me semble, d'abord, qu'il s'agit de

faire exercer les pouvoirs que l'article 24 de la loi sur les chemins de fer confère au cabinet par l'intermédiaire du ministre qui préside à cette branche de l'administration.

Nous aurons donc à rechercher si cet article de la loi est appliqué, et, dans la négative, pourquoi il ne l'est pas. Est-il légitime ou opportun que le ministre des Chemins de fer exerce les prérogatives que l'article 24 lui confère dans certaines circonstances? Voici le second point : les commissaires, s'ils prenaient les mesures autorisées par cette prescription législative, seraient-ils en état de décider que les taux fixés par les tarifs fondamentaux applicables aux voyageurs devraient être abaissés de manière à ce qu'ils ne dépassent pas 2 cents du mille sur toutes les voies ferrées du Canada ou sur quelques-unes ?

On admettra, j'en suis sûr, que le problème que soulève la tentative d'imposer aux chemins de fer, dans toute l'étendue du pays, un tarif de 2 cents du mille, est tellement hérissé de difficultés et gros de conséquences, et qu'il exige des renseignements si nombreux pour permettre de la résoudre avec sagesse, que tout député doit hésiter avant de prendre une décision. On se demande : la commission des chemins de fer remplit-elle ses devoirs relativement aux tarifs de transport des voyageurs ? Le Parlement, en 1903, lui a confié le pouvoir de réglementer ces tarifs d'une extrémité à l'autre du pays. Et a-t-elle cherché à remplir la mission qu'elle a reçue ?

Je tiens à la main une lettre adressée au très honorable sir Wilfrid Laurier, président du conseil privé du Canada, et signée par M. le juge Killam, président de la commission des chemins de fer. Lorsque je l'aurai lue, je la déposerai sur le bureau. Comme elle fourmille de détails et embrasse tout le sujet de la discussion, la Chambre, j'en suis sûr, sera bien aise d'en entendre la lecture et d'apprendre que les commissaires ont étudié ce problème et n'ont pas négligé les devoirs que le Parlement leur a imposés. Voici la teneur de cette lettre :

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Cabinet du président de la commission,

Ottawa, 11 décembre 1906.

Monsieur,—J'ai parcouru le compte rendu officiel du débat qui a eu lieu dernièrement au Parlement sur le bill de M. Maclean tendant à modifier la loi sur les chemins de fer, et je désire vous soumettre certaines observations à ce sujet. On s'explique que le Parlement ait étendu la juridiction de la commission aux wagons-lits, ainsi qu'il l'avait étendue précédemment aux messageries La même décision a l'égard des téléphones et des télégraphes paraît moins logique, mais je n'ai qu'une observation à faire. On ne devra pas s'attendre que la commission s'acquitte de ce surcroît d'ouvrage tout en remplissant avec plus de célérité les fonctions qui lui furent attribuées lors de sa création Je remarque que quelques orateurs ont semblé croire que les travaux de la commission ont parfois traîné en longueur, ce qu'on a attribué le plus souvent à l'encombrement des affaires.

La besogne de la commission augmente sans cesse. Plusieurs circonstances nous ont empêché de l'expédier avec toute la célérité désirable. L'augmentation récente de notre personnel nous a permis de mettre le département des archives en bon état. On nous promet que nos bureaus seront agrandis sous peu Nous espérons que les changements et la nomination de nouveaux employés dont le besoin se fera bientôt sentir, nous mettront en état d'ordonner les travaux ordinaires de la commission de manière à supprimer les retards et à combler les lacunes dont, malheureusement, on a parfois eu lieu de se plaindre jusqu'ici. Nous avons posé eu principe qu'il était important de statuer, dans un délai raisonnable, sur les différentes requêtes et plaintes qui nous étaient soumises.

Je remarque qu'on nous a reproché d'avoir mis beaucoup de soin à régler les disputes entre les compagnies de chemins de fer plutôt que de nous occuper de questions d'intérêt public. Toutefois, ces différends ont généralement trait à des questions qu'il faut régler afin de faciliter l'établissement de nouvelles voies ferrées, ou à des questions dont dépend la vie des voyageurs. Dans les deux cas, il importe au public que ces différends soient vidés sans délai inutile. La commission s'est aussi préparée à examiner plusieurs questions importantes au sujet desquelles elle espère rendre avant longtemps, les ordonnances et adopter les règlements qui lui paraîtront d'intérêt publis et conformes à ses attributions. Il lui faudra peut-être solliciter l'intervention du Parlement et lui demander soit de rendre des lois lui-même soit d'augmenter les pouvoirs de la commission. Nous avons prié le ministre de la Justice de nous procurer les services d'un avocat pour nous rendre compte de la situation des compagnies de téléphone et des messageries qu'on a mises sous notre juridiction, afin de nous permettre de déterminer le plus tôt possible quelle approbation nous devrons donner lorsqu'ils nous soumettront leurs tarifs.

Le but de la loi de 1903 sur les chemins de fer, en ce qui concernait les tarifs, était d'obliger les compagnies à soumettre à l'approbation de la commission les taux maximum par mille pour le transport des voyageurs ou des marchandises, et de leur permettre ensuite d'établir des tarifs spéciaux dont les taux ne dépasseraient pas ceux mentionnées dans les tarifs fondamentaux qui auraient été approuvés. Afin de rendre possible l'application de la loi, la commission dut approuver, sans prendre le temps d'en faire un examen sérieux, les tarifs fondamentaux proposés par les compagnies qui étaient calqués, règle générale, sur les tarifs précédemment approuvés. Depuis que je fais partie de la commission et que je me suis mis au courant des faits et des circonstances, j'ai toujours été d'avis que la commission devrait faire une enquête le plus tôt possible, afin d'être en état de dire si les tarifs fondamentaux ainsi établis sont trop élevés. C'est un problème très difficile. Il n'existe aucun principe reconnu qu'on puisse appliquer à sa solution. Dans certains milieux des Etats-Unis, on a tenté de trancher la question au moyen d'une estimation des biens de la compagnie basée sur le prix de revient et d'une estimation d'un profit raisonnable en sus des frais d'exploitation et d'entretien et des

autres dépenses nécessaires. Dernièrement, la commission des chemins de fer du Kentucky a établi, à l'aide de ces calculs, des tarifs applicables au trafic dans les limites de cet état. Dans l'état de Washington, on procède à une estimation de la valeur des biens des compagnies de chemins de fer, dans le même but. On a confié cette tâche à un ingénieur éminent grassement rétribué. Au Canada, l'estimation de la valeur des voies ferrées serait un labeur énorme. Jusqu'ici, le personnel de la commission n'a pas été capable de l'entreprendre. L'examen des affaires des compagnies de téléphone et des messageries sera une tâche ardue, mais c'est un travail insignifiant si on le compare à celui qu'occasionnera l'examen des affaires et des biens des compagnies de chemins de fer.

Dernièrement, le Pacifique Canadien et le chemin de fer canadien du Nord ont demandé à la commission d'approuver des tarifs fondamentaux pour le transport des voyageurs sur des voies nouvelles établies dans la province d'Ontario. Les taux étaient de trois cents et un tiers du mille. Dans cette circonstance, la commission a posé en principe qu'elle n'approuverait pas des tarifs de plus de 3 cents du mille dans les milieux populeux de l'est du Canada. Les tarifs furent modifiés conformément à cette décision. Le Pacifique-Canadien a aussi demandé dernièrement à la commission d'approuver des tarifs fondamentaux de 4 cents du mille applicables à quelques-uns de ses embranchements dans les provinces du Nord-Ouest. La commission a refusé d'approuver des tarifs de plus de 3 cents ½ du mille pour ces lignes, en exprimant l'opinion qu'il n'était pas encore temps d'exiger que les tarifs au Nord-Ouest fussent abaissés au niveau de ceux qui sont établis dans l'est du Canada. Il en est résulté que, à la suite de pourparlers entre l'inspecteur du trafic à l'emploi de la commission et les directeurs du trafic du Pacifique-Canadien; la compagnie a consenti à abaisser, à compter du premier décembre prochain, à 3 cents ½ du mille, tous ses tarifs fondamentaux applicables aux voyageurs sur l'embranchement de Calgary à Edmonton et sur les voies situées à l'est de ce chemin de fer dans la province d'Alberta. Alors, la commission lui a permis d'exiger 4 cents du mille jusqu'à cette date. Le délai a pour but de permettre à la compagnie de régler certains détails. La commission n'a pas cru qu'elle aurait raison de faire plus, sans se livrer à une enquête minutieuse.

Il me semble difficile d'étudier à part la question d'abaisser considérablement les tarifs applicables aux voyageurs. Si l'on démontrait que les compagnies de chemins de fer exigent des prix qui leur permettent de réaliser des profits plus élevés qu'il n'est raisonnable de leur en accorder, il importerait de savoir s'il y a lieu d'abaisser les tarifs applicables au trafic-voyageurs, au trafic-marchandises ou à tous les deux. Si les profits des compagnies ne sont pas plus élevés qu'ils ne doivent l'être, toute diminution des recettes nettes provenant du trafic-voyageurs devra être compensée par une augmentation de ces recettes fournies par le trafic-marchandises. Actuellement, les membres de la commission n'ont pas à leur portée de renseignements qui leur permettraient de dire si les recettes des chemins de fer sont plus fortes qu'elles devraient l'être ou, dans l'affirmative, à quelle partie de leur trafic devrait s'appliquer l'abaissement des tarifs. L'inspecteur du trafic est le fonctionnaire sur lequel la commission compte pour se procurer les renseignements dont elle a besoin et pour s'éclairer sur toutes les questions de tarif. A l'heure qu'il est, ce fonctionnaire est surchargé d'ouvrage. La mise des compagnies de téléphone et des messageries sous la juridiction de la commission a déjà causé un surcroît de travail à son département et à lui, principalement. La commission a dû se fier à lui pour l'organisation du nouveau service. Je lui ai conseillé de s'assurer s'il serait possible de lui trouver un assistant. Il m'informe que des employés d'élite sont tellement recherchés dans la branche du trafic des compagnies de chemins de fer qu'il serait très difficile, pour ne pas dire impossible, de lui procurer un adjoint à l'heure qu'il est.

Il semble probable que le Parlement, ou le comité des chemins de fer, sera prié de demander à la commission un rapport sur le projet d'abaisser à 2 cents du mille les tarifs fondamentaux applicables aux voyageurs. Je dois insister afin d'obtenir qu'on ne demande pas à la commission de soumettre ces conclusions dans un délai fixe ou au cours de la présente session du Parlement. Nous devrions nous prononcer avant longtemps au sujet des tarifs des compagnies de téléphone et des messageries. Notre programme renferme plusieurs articles qui devront être mis à l'étude sous peu. Nous avons sur les bras beaucoup d'affaires urgentes Je ne crois pas qu'il nous soit possible de trancher, en un court laps de temps et de manière à nous satisfaire et à contenter le Parlement et le public, l'important problème de l'abaissement uniforme des tarifs applicables aux voyageurs. Notre inspecteur du trafic, de sa propre initiative et sans en avoir reçu l'ordre de la commission, a déjà conseillé aux directeurs du trafic du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc d'abaisser à 3 cents du mille tous les tarifs applicables aux voyageurs dans l'est du Canada, lorsqu'ils dépassent ce taux. Mais ils refusent prétendant qu'à l'heure qu'il est le tarif moyen est d'environ 2 cents du mille. A la demande de l'inspecteur du trafic, ils ont promis de soumettre des calculs à l'appui de leur assertion. Si on nous donne nos coudées franches, il est possible que nous trouvions le moyen de faire abaisser les tarifs à 3 cents du mille.

Par conséquent, je soumets respectueusement que le Gouvernement ne devrait pas, dans le moment, encourager ceux qui lui demandent de soumettre à la commission la question de l'abaissement des tarifs, selon le désir exprimé dans le bill de M. Maclean, mais laisser tout le projet en plan, au moins jusqu'à la prochaine session du Parlement, et, dans l'intervalle, permettre à la commission d'exercer sa discrétion sans être entravée par aucun ordre ou renvoi.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre dévoué serviteur,
(Signé) : A. C. KILLAM,
Président de la commission.

M. MACLEAN (York-sud) : Le ministre me permet-il de rectifier une assertion que la lettre renferme ?

L'hon. M. EMMERSON : Je ne crois pas que cela soit à propos dans le moment. Si

l'honorable député désire me poser une question, je lui répondrai. J'ai simplement soumis à la Chambre un exposé des faits.

M. MACLEAN (York-sud) : Le ministre ne saisit pas quelle est mon intention. Le dernier paragraphe de la lettre m'attribue le dessein de soumettre la question à la commission. Je ne nourris pas ce dessein. D'autres ont pu le manifester.

L'hon. M. EMMERSON. L'auteur a pu confondre votre bill avec le projet de résolution que l'honorable député de Carleton (Ont.), a proposé aujourd'hui. Je dépose la lettre sur le bureau pour la gouverne de la Chambre, mais je ne ferai pas de longs commentaires.

Deux choses sautent aux yeux. D'abord, la commission n'a pas négligé cette question, mais elle a cherché à la régler le mieux possible. En second lieu, elle n'a pas assez de données pour pouvoir la régler haut la main. On dira peut-être que la commission aurait pu remédier à l'insuffisance de son personnel. Selon moi, elle n'a pas fait preuve de négligence à cet égard. Elle est trop à l'étroit, et elle n'est pas en mesure d'augmenter son personnel d'une manière très appréciable. Il ne faut pas perdre de vue, et les députés reconnaîtront, j'en suis sûr, du moins ceux qui étaient ici en 1903, qu'un très petit nombre de gens avaient une notion exacte de la somme de travail qui retomberait sur la commission, lorsque le Parlement adopta la loi établissant ce tribunal.

Je suis porté à croire que le public, abstraction faite des membres de cette Chambre, n'appréciait pas toute l'importance de cette commission et des problèmes qu'elle aurait à résoudre. Au sujet des tarifs des passagers, on a beau parler de l'Angleterre —l'honorable député dit à bon droit que toutes les lois du parlement impérial autorisant une compagnie de chemin de fer décrètent que celle-ci devra transporter les voyageurs à raison d'un denier par mille dans des voitures de 3e classe—mais on ne saurait songer un seul instant à établir un parallèle entre la situation qui règne dans n'importe quelle partie de la Grande-Bretagne. Nul député n'oserait le faire. Qu'on compare la superficie du territoire et la densité de la population des deux pays. Par exemple, qu'on considère les quarante-cinq millions d'habitants de la Grande-Bretagne entassés dans une petite étendue et, de l'autre côté, le Canada et son climat qui pendant sept ou huit mois de l'année oblige les compagnies de chemins de fer à des dépenses énormes pour surmonter les obstacles créés par la neige...

M. SPROULE : Sept ou huit mois, dites-vous ?

M. EMMERSON : Pendant six mois, au moins. Et que d'autres embarras ! En effet, il ne s'agit pas simplement de la neige, mais aussi de la détérioration de la voie par la neige, la gelée et autres intempéries des saisons. Tout cela doit entrer en ligne de compte. Je ne veux rien exagérer ; mon seul désir est d'exposer les faits sous leur véritable jour, mais le surcroît de dépense d'ouvrage qu'exige l'entretien de la voie mérite considération. Si l'on considère que nos chemins de fer doivent parcourir d'immenses étendues de pays très peu peuplées, on comprendra que la situation n'est pas la même qu'en Grande-Bretagne. Mais, je ne discuterai pas cette question. Il y aura lieu de l'étudier lorsque la Chambre sera saisie de projets de loi s'y rapportant.

Le problème des tarifs des voyageurs, au Canada, ne saurait être résolu sagement sans certaines données précises. Il ne suffit pas de savoir que les chemins de fer ont transporté tant de voyageurs, encaissé telles recettes et parcouru tel nombre de milles. L'unité de comparaison dans le monde des chemins de fer est le nombre de voyageurs par mille de parcours. Elle est adoptée aux Etats-Unis, en Angleterre et dans tous les pays qui ont approfondi cette question. Or, ceux-là l'on approfondie ainsi que l'honorable député l'a dit à juste titre. La considération fondamentale n'est pas qu'un certain taux est exigé, 3 cents du mille par exemple. Outrons les choses afin d'avoir un exemple qui illustrera ma pensée : supposons qu'un train de voyageurs parcoure une distance de 100 milles et ne transporte qu'une seule personne ; dans ces circonstances, 3 cents du mille ne seraient pas un prix excessif. En réalité, si cet unique voyageur payait plusieurs fois autant, la compagnie y perdrait encore. Il faut tenir compte du nombre des voyageurs en rapport avec la distance parcourue.

Ce facteur ne peut être établi que sur connaissance du nombre de voyageurs par mille. Il faut avoir ce renseignement, et si vous ne l'avez pas, vous n'êtes pas en mesure de juger la situation intelligemment. C'est-à-dire que dix voyageurs parcourant dix milles ne sont pas l'équivalent d'un voyageur parcourant cent milles. Mon honorable ami demande pourquoi nous n'obtenons pas ce renseignement. Je vais le dire et je vais expliquer l'attitude que je prends sur cette question. Jusqu'à présent, les chemins de fer du Canada ne recueillaient pas ces statistiques, mais au premier juillet dernier, la branche des statistiques du département des Chemins de fer et des Canaux a été réorganisée et des tableaux nouveaux ont été adoptés. Lorsque le Parlement se réunira de nouveau, nous aurons des données complètes concernant le transport des voyageurs sur les chemins de fer canadiens. On connaîtra alors l'unité dont on a parlé et nous serons en mesure de faire des comparaisons précises et exactes entre le transport des voyageurs dans le Canada et le transport dans d'autres pays. Cela permettra aussi au Parlement de discuter la question générale des transports en pleine connaissance de cause. Dans ces circonstances, il ne se-

rait que juste d'attendre ces données avant d'imposer à la commission des chemins de fer le devoir de s'enquérir immédiatement et promptement et régler la question. Aux Etats-Unis on a ces données. J'ai déjà dit dans cette Chambre, l'hiver dernier, que les statistiques des chemins de fer du Canada étaient si incomplètes qu'il était impossible de faire une comparaison entre la situation des chemins de fer dans ce pays et celle des chemins de fer dans les Etats-Unis. Reconnaissant l'inefficacité du service à cet égard, j'ai fait réorganiser la branche des statistiques et de nouveaux formulaires et de nouveaux bulletins ont été préparés. Depuis le premier juillet on exige que les chemins de fer du Canada fournissent au département des Chemins de fer les mêmes renseignements que les chemins de fer des Etats-Unis fournissent à la commission du commerce entre les états, et à différentes autres commissions et aussi tels renseignements qui permettent aux législatures d'états de traiter cette question ou plutôt permettent au différentes commissions de chemins de fer des différents états de la discuter et de la régler avec intelligence.

Nous savons tous que dans une certaine partie de l'Etat du Michigan, le transport des voyageurs se fait pour 2 cents par mille. Dans certaines autres parties de l'état les chemins de fer ne sont pas tenus à cette règle. Pourquoi? A cause de conditions différentes, à cause de la densité de la population, et ici nous ne pouvons certainement pas établir un taux uniforme pour tout le Canada ; il faudra nécessairement diviser le pays par sections ; il faudra établir certaines zones. Je comprends parfaitement qu'il y a certaines sections du Grand-Tronc ou du chemin de fer canadien du Pacifique qui pourraient être exploitées avec profit sous le régime de réglementation du transport des voyageurs à certains prix par mille, et qu'il y a d'autres sections où la chose ne serait pas possible et où il serait injuste de l'imposer. Je ne veux pas prendre plus longtemps le temps de la Chambre. J'ai simplement raconté les faits et c'est à la Chambre de décider. Mon honorable ami (M. R. L. Borden) voudrait faire exécuter l'article 24 de la loi ainsi conçu :

> La commission peut de son propre mouvement ou, à la demande du ministre à cet effet, doit instituer, entendre et décider toute affaire ou chose qu'elle peut en vertu du présent acte, instruire, entendre et décider sur demande ou plainte; et en pareil cas, elle a et peut exercer les mêmes pouvoirs que le présent acte l'autorise à exercer en cas de demande ou plainte.

Et ainsi de suite... Je comprends que le but de cette motion est d'inviter le Gouvernement à demander à la commission des chemins de fer de procéder immédiatement à

> Faire une enquête, donner une décision et faire un rapport, le plus tôt possible, sur la question de savoir si les taux imposés par les tarifs régulateurs pour voyageurs devraient être réduits ou non, de manière à ne pas dépasser deux centins par mille.

Cette motion demande au ministre représentant le Gouvernement de prier la commission d'agir. Après tout ce que l'on a entendu dans cette Chambre, il ne me semble pas à propos d'adopter cette résolution. Le Gouvernement s'occupe de la question. Il veut la traiter avec intelligence et je ne crois pas trop avancer en disant que tant que nous n'aurons pas les statistiques qui seront prêtes à la fin du présent exercice financier, la commission des chemins de fer n'est pas en état de décider les questions soulevées dans la résolution. Nous ne voulons pas que la commission agisse à l'aveugle, et je ne crois pas que personne dans le pays désire cela. Si nous soumettions la question au peuple au moyen d'un référendum, je suis certain que le peuple dirait qu'il ne désire pas cela non plus. C'est une proposition très attrayante que celle d'avoir le transport à 2 cents par mille, mais il faut la regarder sous toutes ses faces. Je sais que le tarif moyen du transport des voyageurs sur le chemin de fer intercolonial jusqu'à tout récemment était d'environ de 1 cent et 7-10 mills. Les taux du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien donnaient une moyenne de 2 cents. Je n'ai pas les données exactes devant moi, je parle seulement de mémoire, et on pourra rectifier si je me trompe, mais la question est de savoir, advenant que nous imposions un tarif uniforme de 2 cents par mille, si la population du pays en retirera les avantages que quelques membres de cette Chambre et d'autres personnes dans le pays en attendent.

Dans ces circonstances, et vu les lumières qui ont été répandues par les déclarations qui ont été faites et par la lettre qui a été déposée sur le bureau de la Chambre disant que la commission s'occupe de la question, je veux proposer l'amendement suivant : que tous les mots après " Que " soient supprimés et remplacés par les suivants :

> " Il ressort de la correspondance déposée sur le bureau de la Chambre que le bureau des commissaires des chemins de fer est actuellement à examiner les taux imposés dans les tarifs régulateurs pour voyageurs, et qu'en conséquence il n'y a pas lieu pour le Gouvernement d'exercer les pouvoirs qui sont conférés au bureau par l'article 24 de l'acte des chemins de fer de 1903 ".

M. LANCASTER : Je veux dire quelques mots avant que la motion soit mise aux voix. J'ai entendu les raisons données par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) et avec tous les égard que je lui dois, je suis porté à dire que son raisonnement est le meilleur argument que j'ai entendu en faveur de l'adoption de la motion du chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Je ne sais pas jusqu'où cet amendement va nous mener ; je doute fort qu'il ait quelque résultat. Il ne me

paraît être rien autre chose qu'un moyen d'envoyer la question aux oubliettes, et une suggestion à la commission des chemins de fer que tout ce qu'elle aura à faire sera de proposer une chose ou une autre, et la Chambre ne cherche pas à savoir si la raison que la commission allègue pour tel délai est raisonnable ou non, mais lui permettra de continuer le jeu pendant une autre année et ne rien faire de plus que ce qui a été fait.

La motion de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden), ou une motion semblable est certainement nécessaire. Le raisonnement du ministre, si on devait l'appliquer à un bill dans le genre que celui qui a été présenté au commencement de la session, demandant au Parlement de fixer définitivement le transport des voyageurs à 2 cents par mille, serait, je crois, à propos, mais on ne peut pas l'offrir comme une raison empêchant la commission des chemins de fer, qui est justement le tribunal qui doit s'occuper de cette question, de se hâter de la régler. Le ministre n'a pas répondu a cette question. Il semble plutôt s'être contredit dans ses remarques aujourd'hui. Il nous dit que la commission s'occupe de la question ; mais la lettre de M. le juge Killam dit que la commission des chemins de fer ne s'en est pas occupée parce qu'elle a bien d'autres choses à faire. Je n'ai aucun doute que M. le juge Killam dit la vérité absolue et que nous devons accepter sa parole. Il est possible qu'il croie que les raisons pour lesquelles il dit que la commission ne s'est pas occupée de la question sont bonnes et suffisantes ; mais le fait que la commission ne s'en est pas occupée n'est pas une raison pour nous d'ignorer l'état de choses qui existe. Le ministre dit qu'il veut avoir plus de renseignements sur la question, et je veux lui faire remarquer que ce Parlement a nommé un tribunal chargé spécialement de se procurer ces renseignements et d'agir ensuite. Ce tribunal est la commission des chemins de fer. On a donné à ce tribunal pouvoir d'assigner des témoins, de les examiner sous serment, de nommer des inspecteurs pour obtenir les renseignements que le ministre des Chemins de fer et des Canaux prétend que nous devrions avoir devant nous avant d'agir. On peut obliger la commission à se procurer ces renseignements.

L'hon. M. EMMERSON : Je dirai que ces renseignements n'existent pas en Canada. La manière dont les chemins de fer du Canada tiennent leurs bulletins et leurs tableaux statistiques ne leur donne pas ces renseignements, et conséquemment, ils ne peuvent pas les fournir à la commission.

M. LANCASTER : Mon expérience m'apprend qu'il est possible de faire faire aux chemins de fer certaines choses qu'ils disent ne pas pouvoir faire, si on veut y mettre la force suffisante pour les y obliger. Si l'honorable ministre a raison, jamais aucune enquête ne sera faite dans la question, parce qu'il dit que nous ne pouvons pas obtenir les renseignements sans lesquels on ne peut agir.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne veux pas que mon honorable ami me comprenne mal. J'ai dit qu'on recueillait présentement ces renseignements. Le département a demandé aux chemins de fer de lui fournir toutes les statistiques sur le sujet, et les compagnies de chemins de fer sont obligées aujourd'hui de tenir leurs bulletins d'une façon différente à celle dont elles les tenaient auparavant.

M. LANCASTER : S'il en est ainsi, la commission devrait obliger les compagnies de chemins de fer à tenir leurs registres de manière à ce que tous les faits puissent être connus. Il faut que cette question soit réglée. Je suis tout aussi convaincu cette année que je l'étais l'année dernière que le Parlement ne peut pas la régler. Il faut qu'elle soit étudiée par le tribunal nommé spécialement à cet effet, et ce tribunal est la commission des chemins de fer. Pour la même raison, on ne devrait pas demander au Parlement de déclarer que le tarif sera de 2 cents par mille entre Halifax et Vancouver. Le tarif pourra probablement varier suivant les différentes zones du pays, ainsi que le ministre des Chemins de fer l'a proposé, et il faudra aussi établir le tarif du transport des marchandises de manière que la réduction du taux de transport des voyageurs ne sont pas un fardeau trop lourd pour ceux qui font transporter les marchandises. Nous devons donc nous demander qui doit étudier cette question et la régler.

Il est admis que personne ne peut mieux accomplir cette tâche que la commission des chemins de fer, et conséquemment, je ne puis pas voir pourquoi la motion du chef de l'opposition ne serait pas adoptée unanimement par cette Chambre. Elle n'est pas irrespectueuse envers la commission ; elle demande seulement que les représentants du peuple dans le Parlement insistent auprès des commissaires, qui sont les serviteurs du pays, pour qu'ils fassent leur devoir s'ils ne le font pas assez vite en certaines choses dont on les a chargés, et comme il est admis que c'est une question dont la commission des chemins de fer devra s'occuper un jour ou l'autre, je suis obligé de dire que je crois que la résolution proposée par l'honorable chef de l'opposition devrait être adoptée unanimement.

Quel mal en résulterait-il ? Tout ce qui pourrait en résulter, c'est que la question sera réglée plus vite que si le Parlement ne bougeait pas. Je ne vois aucune différence entre le refus d'accepter la résolution et l'adoption de l'amendement. Je ne vois pas en quoi cet amendement aidera à obtenir un tarif de 1 cent ½ là où il pourra être également juste et équitable, ou un remaniement des

taux de transport des marchandises en même temps. Dans ces circonstances, et parce que je désire tout autant que n'importe qui voir se régler cette question de transport des marchandises et des voyageurs, et afin que la population du Canada soit traitée avec plus de justice par les compagnies de chemins de fer, il me semble que la seule chose que nous ayons à faire est de voter le projet de résolution de l'honorable chef de l'opposition et repousser l'amendement, qui n'avance pas du tout la solution de l'affaire.

M. REID (Grenville) : Monsieur l'Orateur, j'approuve entièrement la résolution proposée par le chef de l'opposition. Le seul objet de l'amendement est de renvoyer la question aux calendes grecques. Je crois que le temps est arrivé d'agir d'une façon ou d'une autre dans cette affaire. Il n'y a aucun doute que l'on croit dans notre pays que le tarif de 2 cents par mille est généralement en vigueur dans tous les Etats-Unis. On croit aussi que nos chemins de fer pourraient fort bien réduire leurs taux actuels de transport des voyageurs. En l'absence d'autres données sur cette question, nous savons tous que la plupart de nos chemins de fer sont prospères. Prenez le chemin de fer canadien du Pacifique, par exemple. Pourquoi ses actions se vendent-elles $190— des actions qui ont été mises sur le marché à $35 ou $50, il y a quelques années.

L'hon. M. EMMERSON : Elles sont tombées à $180 aujourd'hui.

M. REID (Grenville) : Elles valent entre $175 et $200. Il est évident pour tout le monde alors que ce chemin de fer fait des profits énormes, que le peuple de ce pays lui paie sous forme de taux de transport pour les marchandises et les voyageurs.

L'hon. M. EMMERSON : Pouvez-vous affirmer que les compagnies de chemins de fer font des profits sur le transport des voyageurs ?

M. REID (Grenville) : Je suis bien convaincu que les compagnies de chemins de fer ne font pas circuler leurs trains de voyageurs à perte. Le seul fait que ce chemin de fer réalise des profits aussi énormes suffit pour me convaincre qu'il faut réduire le coût du transport des marchandises ou celui des voyageurs. C'est un fait bien connu que la compagnie du Grand-Tronc et celle du Pacifique-Canadien font payer 3½ cents par mille pour le transport des voyageurs dans les districts bien peuplés des provinces d'Ontario et de Québec et que le public n'a pas le service qu'il a droit d'avoir Sur presque tous les trains entre Montréal et Toronto du chemin de fer canadien du Pacifique et du Grand-Tronc il vous est presque impossible d'occuper un siège. Les voitures sont encombrées et le public n'a pas le service pour lequel il paie. Les compagnies de chemin de fer prétendent qu'une des raisons pour laquelle elles ne peuvent pas diminuer les prix de transport est ce fait que les locomotives et les wagons coûtent plus cher et qu'il faut plus de convois. Pour ma part, je me refuse de croire que le transport d'un voyageur entre Montréal et Toronto coûte plus aujourd'hui en moyenne qu'il y a quelques années.

Autrefois la traction des convois coûtait plus cher parce que la puissance des locomotives était moindre. La même chose s'applique aux convois de marchandises. Aujourd'hui une locomotive traînera un convoi de cinquante wagons, chaque wagon contenant de 30 ou 40 tonnes de marchandises, de Montréal à Québec, tandis qu'il y a quelques années une locomotive n'en pouvait traîner que vingt seulement. La même chose s'applique aux trains de voyageurs. Autrefois les locomotives étaient beaucoup plus petites et elles ne pouvaient traîner que deux ou trois petits wagons. Ce serait sans doute une mesure draconienne que d'obliger toutes les compagnies de chemins de fer à transporter les voyageurs pour 2 cents du mille d'un bout à l'autre du pays. Nous ne devons certainement pas aller jusque-là sans avoir devant nous des renseignements complets et précis. Il y a peut-être certaines parties du pays,—dans Ontario et peut-être dans Québec—où les chemins de fer pourraient très bien accorder un tarif de 2 cents du mille, et y faire encore du profit ; mais comme le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) l'a dit, c'est à la commission des chemins de fer d'agir en la matière.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) demande cependant des délais. Il plaide que nous devrions accorder à la commission des chemins de fer le temps d'étudier la question. Or, la loi créant cette commission a été adoptée il y a quatre ans, et il ne faut certainement pas quatre ans pour décider ce qui doit être fait dans des questions de ce genre. Pour ces raisons, nous ne devrions pas accorder le délai d'un an que le ministre demande. Je crois cependant que la commission des chemins de fer a plus de travail qu'elle n'en peut faire, et qu'en conséquence il n'est que juste de lui aider à se procurer les renseignements. Je suis donc en faveur de la résolution proposée par mon honorable ami, le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Que l'on nous donne les renseignements demandés le plus tôt possible, afin que nous puissions examiner sérieusement la question et ensuite nous ferons ce qui est juste non seulement dans les intérêts de la population, mais aussi dans l'intérêt des compagnies.

M. R. L. BORDEN : Avant de discuter l'amendement proposé par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson), je veux dire un mot du discours très juste et très intéressant que mon honorable ami le député d'York-sud (M. Maclean) a prononcé cet après-midi. Je ne me formalise pas du tout de la critique qu'il a faite de mon attitude. Je crois qu'elle est

parfaitement légitime à son point de vue. Je dois dire cependant que dans l'un des discours les plus importants qu'il a prononcés pendant cette session, et c'était un très excellent discours—son discours lors du débat sur l'adresse—il s'est prononcé très fortement en faveur du principe qu'il vaut mieux faire exécuter les lois qui existent que d'en faire de nouvelles. C'est justement là ce que je propose. Je me conforme tout simplement à la proposition que mon honorable ami a faite dans le meilleur discours qu'il a prononcé pendant cette session. J'apprécie ce qu'il a dit concernant les attributions importantes conférées à la commission des chemins de fer, mais mon honorable ami et d'autres députés n'ont pas hésité à demander que l'on impose à cette commission d'autres devoirs très importants concernant les compagnies de messageries et de téléphone, et je crois que la Chambre a unanimement approuvé l'idée d'imposer ces devoirs additionnels à la commission. Mon honorable ami dit que je propose d'imposer à ce corps d'autres devoirs. Je mentionne ce fait seulement pour faire savoir qu'à mon avis l'argument de mon honorable ami est plutôt une approbation de ma proposition de réorganiser la commission et de lui donner les moyens de remplir ses devoirs importants sans retards inutiles.

La commission des chemins de fer du Canada est le tribunal judiciaire le plus important que nous avons dans ce pays. Il touche de plus près qu'aucun autre tribunal à la vie quotidienne du peuple, et je suis prêt à contribuer à renforcer ses pouvoirs pour lui lui permettre de faire tout ce qui est nécessaire.

Mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) a parlé du discours que j'ai prononcé en 1904, immédiatement après que la commission a été constituée. Mais j'espère qu'il conviendra avec moi qu'à cette époque, ni lui ni moi ni aucun autre n'avaient la moindre conception de la somme énorme de travail qui serait imposée à cette commission même dans les premières années de son existence. Personne ne se faisait alors une idée du grand nombre d'affaires qui lui serait soumis, ni de la somme énorme de travail qu'elle aurait à faire.

Dans ce qu'a dit mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson), concernant le discours que le commissaire en chef, l'honorable juge Killam, a prononcé à Montréal, discours dans lequel il a dit que la commission des chemins de fer n'avait pas été en mesure jusqu'à présent de s'occuper sérieusement de la question des tarifs de transport, nous avons la meilleure raison pour nous engager à adopter cette résolution. J'ai remarqué ses paroles à cette époque ; mais je les avais oubliées, quand mon honorable ami d'York-sud me les a rappelées aujourd'hui. Le juge avait dit :

> Mais excepté quand la commission a autorisé le tarif régulateur, nous n'avons pas étudié sérieusement la question générale de savoir ce que devait être tout le système de taux d'une compagnie de chemin de fer ou ce qu'il serait raisonnable de lui permettre de gagner, en tout et partout

Je crois que l'on ne peut demander de meilleure preuve que l'admission faite dans ce discours de la nécessité d'une requête adressée par le Gouvernement à la commission pour lui demander de s'occuper de la question, et aussi de la nécessité de la part du Gouvernement de donner plus de force à cette commission, de façon à lui permettre de régler cette question promptement. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) dit que c'est une question très compliquée, c'est aussi ce que dit le président de la commission des chemins de fer. Le ministre dit que la question est trop compliquée pour que les membres de cette Chambre puissent la comprendre dans un temps raisonnable ou dans les conditions ordinaires dans lesquelles ces questions doivent être examinées devant un comité de cette Chambre. Raison de plus pour qu'elle soit portée devant le tribunal même qui a été constitué dans ce but. Le ministre des Chemins de fer a donné lecture d'une lettre de M. Killam, président de la commission, et pour ma part, non seulement je consens, mais je désire et je me sens obligé d'accorder toute l'importance possible à chaque parole qu'une personne de l'habileté et de l'expérience de M. Killam prononce sur un sujet de cette sorte. Le ministre dit et le président dit aussi qu'une enquête est nécessaire, et ma motion demande une enquête. Le président dit qu'il est nécessaire de faire une enquête au sujet de toutes les recettes—ma motion n'empêche pas cela, mais demande au contraire une telle enquête. Le président dit que le commissaire chargé de la partie du trafic a déjà trop à faire ; ce n'est pas un argument contre l'enquête, mais une raison d'augmenter le nombre des commissaires afin de permettre à la commission de faire une enquête. Le président dit que la commission ne peut pas faire cette enquête dans un court délai. On me permettra de citer ses propres paroles.

> Je dois insister afin d'obtenir que l'on ne demande pas à la commission de soumettre ses conclusions dans un délai fixe ou au cours de la présente session du Parlement. Nous devons nous prononcer avant longtemps au sujet des tarifs des compagnies de téléphone et des messageries. Notre programme renferme plusieurs objets qui devront être mis à l'étude sous peu. Nous avons sur les bras beaucoup d'affaires urgentes. Je ne crois pas qu'il nous soit possible de trancher en un court laps de temps et de manière à nous satisfaire et à contenter le Parlement et le public, l'important problème de l'abaissement uniforme des tarifs applicables aux voyageurs.

Cela me semble être une raison de plus pour adopter cette motion, car cette raison, à savoir que si ce travail ne peut pas être fait dans un court espace de temps, alors on

devrait le commencer le plus tôt possible ; et plus que cela, ma motion ne limite pas le temps, mais déclare seulement que cette enquête devrait être faite le plus tôt possible, et chacun de nous ne peut manquer de respecter l'opinion émise à cet égard par l'homme qui est à la tête de la commission.

Le ministre dit, et avec lui le président, qu'il n'y a pas dans le moment assez de détails. Raison de plus pour le Gouvernement de presser la commission, en vertu de l'article 24, de se procurer les renseignements voulus. On nous dit qu'elle doit avoir des renseignements plus précis. Très bien, qu'elle se mette à l'œuvre immédiatement afin d'obtenir ces renseignements plus précis. En un mot, je crois comprendre par le ton de la lettre de M. Killam, que la commission des chemins de fer a besoin de renforts, qu'elle a besoin d'aide pour son gérant du trafic et qu'elle sera en mesure, quand elle aura reçu cette aide, que nous devrions nous empresser d'accorder, de faire l'enquête requise. Je suis persuadé qu'elle l'aura complétée dans le plus court délai possible. Dans les circonstances, je trouve que la proposition en amendement par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux n'est pas de mise, et que la mienne devrait être adoptée. Celle du ministre n'est qu'un subterfuge et j'ose croire que si la mienne est votée, alors le Gouvernement, revêtu de l'autorité que le Parlement lui aura conférée et fort des pouvoirs que lui reconnaît l'article 24 de la loi, n'aura aucune raison de ne pas ordonner que cette enquête soit tenue sous le plus court délai ; il n'y aura aucune raison non plus de priver le Parlement et le public du rapport de ce tribunal, rapport que tous nous regarderons avec le plus grand respect.

M. MACLEAN (York-sud) : Je ne demande que quelques instants l'attention de la Chambre. Je suis convaincu que l'agitation parlementaire produit parfois de bons résultats. Ce doit être une sensation très agréable de voir les chefs se rendre aujourd'hui. Le premier ministre a été obligé de conférer avec la commission des chemins de fer, et ses collègues ont dû suivre son exemple. Ils sont maintenant inquiets sur cette question. La commission s'inquiète également comme aussi les compagnies de chemins de fer, qui accordent des concessions espérant éviter ainsi la demande principale et générale. Le ministre a essayé de faire croire que mes remarques ne découlent pas du sujet en discussion. Je m'en suis tenu à faire voir que le Parlement est le tribunal compétent pour régler cette question, et je maintiens mon assertion malgré les discours qu'on a faits cette après-midi. C'est pourquoi je vais enregistrer mon vote contre la proposition principale et contre la proposition d'amendement. Je désire relever un seul point de la lettre de M. Killam :

> Si elles—les compagnies de chemins de fer—ne font pas plus de profits qu'elles ne doivent, alors toute réduction dans leurs recettes nettes sur le trafic des voyageurs doit être compensée en permettant une augmentation dans les recettes nettes sur le service des marchandises.

Voici une importante déclaration. Pour moi, je la conteste. Il est possible, mais cette conséquence n'est pas nécessaire, pour la raison que j'ai alléguée, que les chemins de fer fassent plus de profits en accordant le tarif à deux cents, s'ils suppriment les permis de circulation gratuits, et si les tarifs de saisons et de voyages de plaisance sont remaniés. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'augmenter les tarifs de marchandises. L'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) a parlé du traitement que le public reçoit de la part des compagnies de chemins de fer. Je vais lire à ce sujet une couple de lettres que j'ai reçues récemment, l'une d'un citoyen de Port-Perry, mais qui est datée de Toronto. La voici :

> J'ai essayé, ce matin, d'acheter au Grand-Tronc et au Pacifique Canadien un billet de seconde entre Lindsay et Toronto. On me l'a refusé aux deux bureaux. J'ai alors acheté un billet de première jusqu'à Myrtle, sur le Pacifique-Canadien, puis un billet de seconde de Myrtle à Toronto, Qu'en pensez-vous?

C'est là un désavantage absolu pour les voyageurs. Voici maintenant comment les compagnies traitent leurs clients sur leurs convois. Je dirai d'abord que tous les trains-voyageurs dans Ontario sont trop encombrés. Les compagnies ont à peine augmenté depuis 20 ans le nombre de milles de voies ferrées pour le service des voyageurs, et le résultat se fait connaître dans la lettre suivante que j'ai reçue d'un citoyen éminent d'Hamilton :

> Cher Monsieur, comme vous avez entrepris de combattre les compagnies de transport qui cherchent à tout accaparer, je pourrais vous être utile en vous faisant connaître les disgracieuses incommodités auxquelles les voyageurs sont assujétis. Le convoi quittant Toronto vers 11.20 heures du soir, ne comprend pas de voiture de seconde classe et en conséquence tous les voyageurs de seconde qui se dirigent à l'ouest, prennent passage dans les wagons de première.
>
> Le 11 janvier 1907, j'ai eu occasion de voyager dans le wagon n° 2049 qui transportait 18 immigrants et l'odeur qui se dégageait de ce groupe était insupportable. Ce convoi comprend presque toujours deux ou trois wagons-dortoirs qui sont rarement complets et les portiers ont l'ordre de n'y laisser voyager personne, même contre l'offre du paiement, à moins qu'il n'ait loué un lit, commodité inutile pour un étranger qui passe de Toronto à Hamilton. Il faut payer d'avance pour un service de première classe que vous ne pouvez obtenir la moitié du temps, les places étant prises par les porteurs de billets de seconde.

Tout en admettant la force de l'argument du chef de l'opposition, allant à dire qu'il prend la même position que j'ai prise l'autre jour, et bien que je concède une incon-

séquence apparente, rien qu'apparente, dans ceux que j'ai fait valoir moi-même, je maintiens encore que le Parlement, le Parlement seul, est le tribunal compétent pour fixer le tarif maximum des voyageurs sur les chemins de fer au Canada. Donc, je voterai contre les deux propositions qui sont soumises à la Chambre.

L'hon. M. HAGGART : J'ai quelques mots à dire sur la motion que l'honorable chef de l'opposition a soumise à la Chambre. Sa proposition charge la commission des chemins de fer d'étudier et de décider si deux cents par mille pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer sont une rémunération suffisante. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux répond que la commission n'est pas capable de décider cette question, qu'elle n'a pas les renseignements voulus pour cela, que même avec toutes les statistiques qu'il possédait, le ministère des Chemins de fer et des Canaux était incapable de faciliter cette tâche à la commission. M. Killam, président de la commission, ne dit pas un mot dans sa lettre, de ces renseignements que le ministre des Chemins de fer croit lui être si nécessaires. Ce dernier est sous l'impression que deux choses sont essentielles avant que la commission puisse se prononcer, le total des trains-milles et le nombre des voyageurs par mille sur les différentes lignes. C'est un renseignement que possèdent toutes les compagnies des chemins de fer et qui peut être fourni à demande. Il n'y a pas de difficulté à se procurer ces détails. M. Killam ne parle pas de cela du tout dans sa lettre au ministre. Il dit qu'il est déjà surchargé d'ouvrage, parce que les télégraphes et les téléphones ont été placés sous l'autorité de la commission. Il ajoute que son gérant du trafic, qui s'occupe de ces questions, a pris sur lui de recommander aux chemins de fer dans les vieilles provinces du Canada de ne pas exiger plus de trois cents par mille en attendant qu'un règlement soit effectué. Il est étrange d'entendre dire au ministre que la commission ne peut avoir ces renseignements qu'après que le statisticien de son département les a reçus et, en même temps, que la raison de son opposition à la proposition de mon honorable collègue est que la commission est actuellement engagée à faire l'enquête demandée et que la motion n'a aucune utilité.

Si elle est engagée à faire cette enquête, pourquoi nous prive-t-on des compilations du statisticien ? Cette question n'est pas du domaine de la commission, mais dans une large mesure elle dépend du Parlement. La commission doit fournir les renseignements au Parlement afin de lui permettre de se prononcer. Pourquoi la commission a-t-elle été créée, si ce n'est dans le but de régler les différends et de fournir au Parlement les renseignemnts dont il a besoin pour légiférer en matière de chemins de fer? Comme mon honorable ami l'a dit, la loi projetée existe dans la plupart des pays du monde, en Autriche-Hongrie, en Belgique, en Hollande, en Prusse, en France. En Angleterre, toute compagnie de chemin de fer est obligée par sa charte, d'avoir un service de transport à un penny par mille. Cette même disposition a été insérée dans toutes les chartes canadiennes jusqu'à date comparativement récente. Le Grand-Tronc a une disposition analogue dans sa charte et dans toutes les chartes qui ont été octroyées au Canada, une des conditions qui est stipulée est le transport des voyageurs à un penny par mille dans certains wagons. La résolution de l'honorable chef de l'opposition propose simplement de référer la question à la commission des chemins de fer. Si elle n'est pas capable elle-même de régler la question, elle peut au moins nous fournir les renseignements qui nous permettront de décider si nous devons forcer les compagnies de chemins de fer d'attacher à leurs convois des voitures qui transporteront les voyageurs à deux cents par mille. L'amendement de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux n'est pas appuyé par le moindre semblant de bon sens. Sa première objection était qu'il n'avait pas les renseignements voulus, et maintenant, la raison qu'il donne pour s'opposer à la résolution de mon honorable collègue est que la question est présentement soumise à l'étude de la commission et que nous devrions la laisser prendre une décision. C'est exactement ce que propose son amendement. Mais le ministre nous dit que la commission des chemins de fer s'occupe présentement de la question et qu'elle pourra nous fournir les renseignements tôt ou tard.

M. MACDONALD : Il est intéressant d'étudier les différents aspects que présentent la motion principale et l'amendement. L'honorable député d'York-sud (M. Maclean) mérite des félicitations pour avoir réussi, en moins de deux ans, à grouper autour de lui les honorables députés de la gauche qui appuient sa proposition favorite à l'effet de forcer les compagnies de chemins de fer à transporter les voyageurs à deux cents par mille quels qu'en soient les résultats sur l'augmentation des tarifs de marchandises et les conséquences au point de vue du public. Il me semble que l'honorable député qui m'a précédé (M. Haggart) a changé complètement d'opinion depuis le peu d'années que je siège au Parlement. Si je me rappelle bien, je l'ai entendu, appuyé par la longue expérience qu'il avait acquise dans les affaires de chemins de fer, proclamer avec autant de vigueur qu'il vient de le faire, qu'il n'était pas sage ni prudent d'étudier la question du transport à deux cents par mille, tout au moins, qu'il n'était pas sage d'inaugurer le transport à deux cents du mille sur les chemins de fer canadiens.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député insinue-t-il que j'ai déjà condamné l'imposition du tarif à deux cents ? Qu'ai-

je dit cette après-midi en faveur de ce système ?

M. MACDONALD : Je ne crois pas avoir prêté à l'honorable député le langage qu'il m'impute. J'ai voulu dire qu'il n'y a pas longtemps l'honorable député a refusé d'appuyer son collègue de gauche (M. Maclean) lorsqu'il a proposé une résolution dans le sens du transport à deux cents sur les chemins de fer au Canada. C'est ce que j'ai dit et je crois avoir raison. Le chef de l'opposition propose une résolution au même effet dans ces termes :

La Chambre déclare qu'il y a lieu pour le bureau des commissaires des chemins de fer d'instituer une enquête, de donner une décision et de faire rapport, le plus tôt possible, sur la question de savoir si les taux adoptés dans les tarifs régulateurs pour voyageurs devraient être abaissés, de manière à ne pas dépasser deux cents par mille sur tous les chemins de fer du Canada ou sur quelques-uns d'entre eux.

Que le Gouvernement, en vertu des dispositions de l'Acte des Chemins de fer, et plus spécialement de l'article 24 dudit acte, devrait prendre sans délai les mesures nécessaires à cette fin.

Pendant les quelques années que j'ai eu le plaisir de siéger au Parlement, l'honorable député d'York-sud a porté beaucoup d'intérêt à cette question. Il n'y a pas encore si longtemps que sa voix prêchait dans le désert et que personne de son entourage ne daignait lui faire l'honneur de partager avec quelque enthousiasme son opinion sur cette question. Il mérite d'être félicité de ce que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) demande à la Chambre de décréter que le temps est venu pour la commission des chemins de fer de faire une enquête sur l'à-propos de ce système. Cependant le député d'York-sud n'est pas encore content. Il a réglé ce problème pour sa propre satisfaction et ne désire pas d'investigation. Il ne se soucie pas qu'on approfondisse le sujet, qu'on établisse les faits et qu'un rapport soit préparé, mais il veut que le Parlement, dès à présent, sur la foi des informations qu'il a puisées, décide que le transport à deux cents soit mis en vigueur sur les voies ferrées au Canada. L'honorable député s'attend à avoir un comité de la Chambre qui fasse dès demain un rapport favorable sur la question. (Exclamations).

Je ne vois pas très bien où en sont les honorables députés de la gauche sur cette question. J'espère que l'honorable député (M. R. L. Borden) n'est pas seul, et que cette résolution ne signifie pas qu'il a été isolé parce qu'il a refusé antérieurement d'appuyer le député d'York-sud sur la même proposition, ou que la présentation de cette résolution par l'honorable chef de l'opposition n'indique pas que les honorables députés de la gauche ne s'entendent plus sur la sagesse et la prudence de fixer l'étalon de transport à deux cents du mille. Evidemment le chef de l'opposition a des doutes. Il ne doit pas être prêt à affirmer que la réforme projetée doit entrer immédiatement en vigueur. En présence des deux propositions contradictoires qui émanent des honorables députés de la gauche, il me semble que si nous considérons, comme doivent le faire tous ceux qui ont à cœur leur responsabilité de membre du Parlement, les dispositions du code des chemins de fer, si nous admettons que le Parlement, il y a à peine quelques années, a solennellement confié à une commission le soin de régler les questions de tarifs de voyageurs et de marchandises, si nous songeons que nous avons déchargé le comité des chemins de fer du conseil privé de toutes ces responsabilités pour en revêtir un corps judiciaire intelligent, et si nous consultons la loi qui dit que ce tribunal est investi des pouvoirs suffisants et si enfin un ministre responsable nous donne l'assurance que ce tribunal est présentement occupé à étudier cette question, je soumets, même en laissant de côté la sagesse de la proposition relative au tarif à deux cents, que l'amendement de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) contient la seule conclusion logique à laquelle puisse arriver la Chambre, eu égard à la responsabilité qu'elle a assumée dans le passé et au fait que la commission des chemins de fer est un corps responsable.

Ça été un concert unanime de louanges à l'adresse de la commission des chemins de fer depuis sa création au Canada pour les travaux qu'elle a faits. La mort toute récente du premier président de cette commission a donné lieu à des sympathies générales et a provoqué dans les journaux, indépendamment de leurs nuances politiques, des éloges non seulement pour les travaux que cet homme distingué avait faits dans cette commission, mais surtout pour avoir par ses efforts pendant qu'il était ministre des Chemins de fer et des Canaux contribué à son établissement. Les journaux n'ont pas fait entendre à la suite de la discussion qui a été soulevée il y a quelques jours, une seule note discordante qui indiquerait que le public n'est pas satisfait de l'institution de cette commission et n'est pas convaincu que la question de la réglementation et du contrôle des chemiss de fer n'est pas laissée entre des mains compétentes. Si cette présomption est juste, et je crois qu'elle l'est, la seule conclusion sage et logique à laquelle puisse arriver la Chambre est d'appuyer l'amendement de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux car il nous dit que cette commission responsable est à étudier la question, qu'elle n'a pu la régler aussi expéditivement que l'honorable député, qui est rempli de son sujet probablement mieux que tous les honorables députés de la Chambre mais qu'elle a l'intention d'agir avec modération et prudence, qu'elle se propose de connaître si ceux qui expédient des marchandises par chemins de fer, qui paient les tarifs pour

ces marchandises et les personnes aussi qui sont affectées par d'autres taux prélevés par les compagnies, ne seront pas affectés par un changement entraînant une réduction dans le tarif des voyageurs; en un mot, elle se propose d'étudier ces divers aspects de la question avec prudence et délibération. Avec la déclaration du président de cette commission, affirmant qu'il se prépare à étudier la question, je crois que les honorables députés de la gauche devraient se joindre à nous pour appuyer la sage proposition de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. NORTHRUP : Monsieur l'Orateur, je demande votre attention pour quelques instants seulement. Il me semble que la question en discussion est beaucoup plus importante et a une portée bien plus considérable qu'elle ne paraît de prime abord. Il y a cependant certains faits qu'il nous est impossible d'ignorer. Il existe en effet un sentiment universel au Canada que les grandes corporations de chemins de fer traitent le public sans discernement. Il se peut que le sentiment populaire est ici comme toujours porté à l'exagération. Nul doute que tout le monde voudrait voir au pays le transport des voyageurs à un cent du mille et plus le tarif serait réduit, plus la mesure jouirait de la faveur populaire. Mais nous avons un devoir à remplir. Nous devons d'un côté éviter soigneusement la spoliation des droits de ceux qui ont versé l'argent dans les entreprises de chemins de fer et d'un autre côté, nous devons voir à ce que ces corporations respectent les droits du public. Il y a une grande différence entre la résolution proposée par l'honorable chef de l'opposition et l'amendement proposé par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) et la voici : nous savons que la commission des chemins de fer a le pouvoir sans autorisation du Parlement de faire les investigations requises sur ce sujet.

Le président de cette commission nous dit qu'il a tellement d'ouvrage qu'il peut à peine remplir les fonctions particulières qui lui sont dévolues et qu'il s'écoulera probablement un temps considérable avant qu'il puisse nous fournir un rapport sur la question qu'il a entrepris d'étudier. L'honorable chef de l'opposition demande qu'il lui soit enjoint de s'occuper exclusivement de cette question comme étant la plus urgente. Il me semble qu'il y a une énorme différence entre une proposition tendant à établir que la commission a le pouvoir dès maintenant de faire les investigations requises sur une certaine question et une proposition tendant à faire cesser tout autre travail jusqu'à ce que cette question, de la plus grave importance pour le public, soit réglée. Je suis forcé de voter en faveur de la résolution soumise par l'honorable chef de l'opposition, car elle conclut à la déposition urgente devant la Chambre de tous les renseignements et statistiques possibles sur cette question,

M. MACDONALD.

afin que nous puissions rendre justice au public et aux chemins de fer.

L'hon. M. FIELDING : La raison que l'honorable député (M. Northrup) a alléguée en faveur de la proposition de son chef est le plus fort argument contre elle. Il nous demande d'avertir la commission que son devoir le plus pressant est le règlement de cette question. J'oserais dire que la Chambre hésitera longtemps avant d'agir ainsi. Elle n'est pas en mesure de juger des questions dont la commission est actuellement saisie. Il est très possible qu'en ce moment même la commission des chemins de fer ait à traiter des questions qui, dans son opinion, sont bien plus importantes que celle-ci, peut-être pas aussi importantes dans leurs conséquences, mais plus importantes aujourd'hui même que le travail que l'honorable député (M. R. L. Borden) voudrait lui faire achever de préférence à tous autres. On peut partager l'opinion de l'honorable député d'York-sud (M. Maclean). D'après lui, la commission des chemins de fer n'a rien à voir dans cette question, et nous devrions décider instantanément, sans hésitation aucune que le transport à deux cents du mille doit être établi au Canada. C'est une position claire et tranchée, mais ce n'est pas la position que l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a prise. Il prétend plutôt que c'est une question qui est du domaine de la commission des chemins de fer. Nous l'admettons tous, sans chercher à établir de différence dans le degré d'importance des sujets ; nous admettons tous que la question des taux de transport des voyageurs en chemins de fer au Canada est de la plus haute importance, et que si la commission des chemins de fer n'était pas engagée à l'étudier, s'il y avait quelque raison de soupçonner qu'elle voulut l'ignorer, il serait certainement à propos que la Chambre lui recommandât de s'en occuper. Mais est-ce bien là ce qui arrive ?

Au moment où l'honorable chef de la gauche a présenté sa motion, il était peut-être sous l'impression, et d'autres étaient peut-être sous l'impression que la commission des chemins de fer n'avait pas été saisie de cette question et qu'il était nécessaire de la lui soumettre. L'article mentionné par l'honorable député dans sa motion autorise le Gouvernement à soumettre à la commission des chemins de fer toute question dont elle n'aura pas encore été saisie. Mais, est-ce bien ce qui se produit dans le cas actuel ? Le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) a lu une lettre du président de la commission indiquant que celle-ci a mis cette question à l'étude, qu'elle a actuellement cette question à l'étude et qu'elle y donne tout autant d'attention que si la motion présentée par l'honorable chef de la gauche avait été agréée par la Chambre. Même si cette proposition devait être adoptée à l'unanimité, la situation ne serait pas changée en ce qui regarde la commission

des chemins de fer car le président de cette commission informe le premier ministre et, par son entremise, la Chambre, qu'elle donne à l'étude de cette question toute l'attention requise.

M. R. L. BORDEN : Alors, pourquoi s'oppose-t-on à ce que la motion soit adoptée?

L'hon. M. FIELDING : Cette raison peut paraître excellente à l'honorable député ; mais supposons qu'on voulût faire déclarer par motion que la semaine est composée de sept jours, personne ne pourrait prétendre que c'est faux ou que la proposition est inacceptable ; mais d'autre part, quel intérêt aurait-on à adopter une telle motion ? Je ne saurais admettre qu'on doive agréer une proposition simplement parce qu'il ne saurait résulter aucun mal de son adoption, et je suis bien sûr que l'honorable chef de la gauche est de mon avis sur ce point.

M. SPROULE : Ce serait un renseignement de nature à satisfaire et pacifier l'opinion publique.

L'hon. M. FIELDING : Je ne suis aucunement de l'avis de l'honorable député quand il donne à entendre que l'opinion publique s'alarme à ce sujet. Le public a vu d'un très bon œil la nomination de cette commission des chemins de fer. Je ne connais pas de mesure adoptée par le parlement fédéral depuis dix ans qui ait satisfait un plus grand nombre de gens que l'établissement de la commission des chemins de fer; mais en édictant cet acte, nous avons établi un tribunal dont c'est le devoir de régler toutes les questions de cette nature. Nous avons virtuellement reconnu que le Parlement n'était pas dans les conditions voulues pour régler ces sortes de questions, et nous avons créé un tribunal à cette fin. Maintenant que ce tribunal est établi, pourquoi l'empêcherions-nous de remplir son rôle. Je le répète, si nous avions quelque raison de supposer que la commission des chemins de fer néglige de s'occuper de la question, la Chambre serait peut-être en droit de lui demander de s'en occuper ; mais tel n'est pas le cas. Les renseignements que nous fournit cette lettre et dont la députation reconnaît l'exactitude, établissent que la commission des chemins de fer s'occupe de la question, et tout ce que nous pourrions obtenir en adoptant cette proposition, nous allons l'obtenir sans qu'il soit nécessaire de l'adopter. Bien que ce ne soit pas, j'en suis persuadé, le but que l'on poursuit, je suis d'avis que si la Chambre, à la suite de cette lettre émanant du président de la commission des chemins de fer et expliquant ce que la commission a fait jusqu'ici à cet égard, devait prier la commission des chemins de fer de mettre la question à l'étude, ce serait un assez mauvais compliment qu'on lui ferait. Bien entendu, je ne prétends pas que ce soit là le but que poursuit l'honorable chef de la gauche. Au moment où il a présenté sa motion, nous n'avions pas la lettre d'explications du président de la commission ; mais depuis, cette lettre a été déposée sur le bureau en même temps qu'une déclaration du président de cette commission constatant que la question a été mise à l'étude, que la commission se rend compte de son importance et y donne toute l'attention voulue ; et dans ces circonstances, il me semble que l'honorable député ne devrait pas insister pour que cette motion soit mise aux voix. Il serait plus sage de sa part de la retirer. Naturellement, cela le regarde ; mais s'il juge nécessaire, même après avoir reçu cette lettre, que nous donnions des ordres à la commission des chemins de fer, je déclare au nom du ministère que nous ne partageons pas son avis à cet égard, que nous acceptons l'assurance du juge Killam que la commission des chemins de fer s'occupe de la question ; et je n'ai aucun doute qu'elle la réglera d'une manière satisfaisante et complète, et au mieux des intérêts du Canada.

M. HALL : Je n'ai que quelques mots à dire sur cette question. A mon sens, plus la question est débattue plus le champ de la discussion s'élargit, et plus il me semble évident que la commission des chemins de fer est le tribunal auquel il convient de référer la question, et elle l'a déjà à l'étude, d'après la déclaration du ministre des chemins de fer. Il semble étrange que le chef de la gauche ait insisté, même à la suite de cette déclaration, pour que sa proposition soit mise aux voix, proposition, du reste, qu'il était parfaitement en droit de faire. Le chef de la gauche fait beaucoup d'honneur, à mon avis, à l'honorable député d'York-sud (M. Maclean), en soulevant cette question et en se faisant l'avocat d'un des projets que cet honorable député aime tout particulièrement à discuter en cette Chambre. La question de la réduction du tarif-voyageurs, au Canada, en est une qui peut avoir des conséquences très graves. Il importe que nous l'abordions avec prudence et que la commission des chemins de fer, dans l'accomplissement de ses fonctions ordinaires, et autorisée comme elle l'est à obtenir des compagnies de chemins de fer les renseignements statistiques nécessaires à l'intelligence de la question, soit chargée de s'en occuper ; et de fait elle s'en occupe.

Les conditions dans lesquelles nous vivons au Canada, nous sont tout à fait particulières. Aux Etats-Unis, les circonstances sont tout autres. On y trouve une population de 80 millions à 90 millions couvrant tout le pays d'un océan à l'autre. Nous, au Canada, bien que notre territoire soit plus étendu, ne comptons que six ou sept millions d'habitants. Cette population est très disséminée. Les conditions qui existent aux Etats-Unis ne sauraient être comparées avec les nôtres ; et bien qu'on puisse avoir beaucoup de succès auprès du public en demandant un tarif de deux cents—et on en obtiendrait encore davantage en deman-

dant un tarif d'un cent—il ne faut pas oublier pour cela que nous ne saurions du jour au lendemain emboîter le pas derrière la république voisine.

En outre, comme l'a fait remarquer le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson), l'Angleterre elle-même est dans des conditions toutes différentes des nôtres. La superficie de l'Angleterre ne représente qu'une petite partie de celle de la province d'Ontario ; mais on y trouve une population de 45 millions d'habitants, tandis que la province d'Ontario ne compte que 2,500,000 âmes. Les conditions sont entièrement différentes, et c'est vouloir tromper le public que de prétendre parce que l'Angleterre jouit d'un tarif de deux cents, que notre pays devrait en jouir également. N'oublions pas qu'il est nombre de questions sur lesquelles la commission des chemins de fer est appelée à se renseigner. Elle devra s'assurer quel est le rapport entre les recettes provenant du trafic-voyageurs et celles provenant du trafic-marchandises. Nous désirons tous jouir au Canada, d'un océan à l'autre, du tarif le moins élevé possible sur le transport des marchandises, afin d'être en mesure de développer un commerce canadien en territoire canadien, et afin que les marchandises expédiées d'Angleterre ou d'autres pays et qui dans certaines parties du Canada arrivent par voie de New-York, puissent, aux termes des nouveaux arrangements, nous arriver par les ports canadiens et être transmis à destination, dans les diverses parties du Canada, par les chemins de fer canadiens. Il est aussi de la plus grande importance pour tout ouvrier, pour tout cultivateur canadien d'obtenir le tarif-marchandises le moins élevé possible. Or, si le parlement fédéral devait imposer aux chemins de fer un tarif-voyageurs qui les priverait d'une partie assez grande de leurs recettes pour les obliger à relever le tarif-marchandises, le résultat serait désastreux. Autre point à prendre en considération : l'encouragment qu'il importe de donner à la construction de nouvelles voies ferrées au Canada. Il se trouve dans notre Nord-Ouest des centaines de mille acres de terres comme on n'en trouve pas de meilleures au monde au point de vue agricole ; mais ces terres sont inexploitées parce qu'il ne s'est pas construit de chemins de fer pour y transporter des colons. Les chemins de fer sont les grands agents de la colonisation au Canada. Ils donnent accès aux terres éloignées et fournissent des moyens de communication permettant l'écoulement facile des récoltes. On peut dire la même chose de l'exploitation des mines dans les diverses parties du pays : impossible de les exploiter sans l'aide des chemins de fer. L'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean), ne tient pas compte d'une circonstance : c'est que si nous voulons avoir de nouvelles lignes de chemins de fer et de nouveaux moyens de communications dans les différentes parties du pays, il importe que nous encouragions les capitalistes anglais, français et allemands à se porter acquéreurs d'obligations de nos chemins de fer, et que nous les convainquions de la sécurité de ces placements ; il importe que nous ne fassions rien qui puisse leur donner à penser que le Canada est peuplé de socialistes ou de communards. Il vaut mieux leur donner à penser que le peuple canadien s'inspire d'idées conservatrices....

D'honorables DEPUTES : Bravo !

M. HALL : ....Qu'il a le respect des engagements pris et qu'il répugne à édicter la moindre mesure dont l'effet serait de confisquer ou de mettre en péril les capitaux engagés dans les chemins de fer, ou de nuire aux intérêts du capitaliste. C'est pourquoi nous avons donné le plus d'encouragement possible aux capitalistes anglais et étrangers ; nous leur avons déclaré que dans notre pays on avait le plus grand respect pour la propriété d'autrui, que nous n'étions nullement disposé à confisquer ces capitaux à notre profit. Il importe que nous sauvegardions le crédit du Canada et dans ce but il nous faut assurer la sécurité des placements qui y sont faits. Il nous faut sauvegarder le crédit du Canada, de telle sorte que les capitalistes qui y engagent leurs capitaux dans des entreprises canadiennes n'aient rien à craindre d'aucune législation que le parlement canadien pourra édicter et dont l'effet serait de confisquer leurs biens ou de compromettre leurs droits, même dans la plus petite mesure. Etant donné le besoin que nous avons de voir s'établir de nouveaux chemins de fer, et étant donné que nous voulons attirer ici des capitaux étrangers, il est de la plus grande importance que nous agissions avec la plus grande prudence en cette affaire et que nous n'adoptions pas, avant que la commission des chemins de fer ait étudié la question, les idées en l'air que met en circulation l'honorable député pour activer la vente d'un journal de pacotille. Il me fait peine de constater la manière servile dont l'honorable chef de la gauche cherche à tirer parti de ces idées que l'honorable député d'York-sud voudrait faire triompher au Canada.

M. JOHNSTON : Monsieur l'Orateur, cette question est très importante.

D'honorables DEPUTES : Six heures.

M. R. L. BORDEN : Que ferons-nous demain ?

L'hon. M. FIELDING : Nous discuterons peut-être un avis de motion en vue de l'adoption d'un crédit spécial pour la Jamaïque, et ensuite nous passerons à l'examen du tarif en comité des voies et moyens.

(La Chambre lève sa séance à six heures de l'après-midi.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 31 janvier 1907.

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

### DEPOT D'UN BILL MODIFIANT L'ACTE DES LIQUIDATIONS JUDICIAIRES.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) demande à déposer un projet de loi (n° 87) tendant à modifier la loi sur les liquidations. Monsieur l'Orateur, ce bill a pour but de modifier la loi qui, comme nous le savons tous, est aujourd'hui généralement invoquée dans les diverses provinces, pour la liquidation des sociétés insolvables ou de celles qui désirent se dissoudre. Le nouveau bill tend à simplifier la procédure de manière à amener la liquidation plus promptement et à moins de frais. Aux termes de la loi actuelle, le liquidateur est tenu d'obtenir le consentement du tribunal, avant de faire la moindre démarche, d'entamer la moindre procédure et il s'ensuit que la liquidation d'une grande compagnie prend des années et coûte des sommes considérables en frais de cours et honoraires d'avocats. Il suffit de lire l'article 34 de cette loi, pour comprendre combien le système actuel est compliqué et coûteux. Cet article que je desire amender dit :

> Le liquidateur peut, avec l'approbation du tribunal, faire les actes suivants, après avis préalable aux créanciers, aux contributaires, actionnaires ou membres, que lui prescrit la cour:

Viennent ensuite les paragraphes relatifs à la liquidation. Ainsi, à chaque nouvelle procédure, il faut envoyer des avis à tous les créanciers, contributaires et actionnaires. Il en résulte qu'il faut être continuellement devant le tribunal et retenir en permanence les services d'avocats, pour liquider une société. L'amendement que je propose confère au liquidateur les mêmes pouvoirs que les lois des différentes provinces donnent à l'administrateur des biens d'un insolvable; c'est-à-dire qu'il pourra procéder à la liquidation d'une compagnie sans l'intervention des tribunaux. L'article 1er du bill que je propose est ainsi conçu :

> A moins d'ordre contraire contenu dans l'arrêt de liquidation, ou dans l'ordonnance subséquente émanant d'un juge compétent pour ordonner la liquidation, le liquidateur sans la sanction ou l'intervention du tribunal, aura et exercera tous les pouvoirs conférés au liquidateur ou au tribunal, ou le liquidateur avec l'assentiment du tribunal...

Et le reste.

Cela veut dire que le liquidateur sera autorisé à liquider la compagnie, à percevoir les créances, à purger les hypothèques, à donner des reçus et quittances pour les dettees acquittées, à toucher les sommes dues par les contributaires ou autres, à vendre les biens, de les transférer, sans être obligé de s'adresser aux tribunaux à chaque instant, comme à présent. Dans la province d'Ontario et plus particulièrement dans la ville de Toronto, la liquidation récente de certaines sociétés et surtout celle de la "York County Loan and Savings Co." occasionne des dépenses considérables, que beaucoup de gens considèrent comme inutiles, et prend, quelque fois plusieurs années. On a calculé, en restant dans des limites très modérées, qu'il se dépense annuellement à Toronto au moins $50,000 en procédures inutiles, pour obtenir la liquidation des compagnies. On prétend aussi qu'il en coûte trois fois plus cher pour liquider une compagnie que pour liquider les biens d'un insolvable. Je dépose donc ce bill dans le but d'épargner des dépenses considérables, d'éviter de longs retards et de faire disparaître les procédures compliquées que la loi actuelle sur les liquidations judiciaires rend inévitables. Le bill dit encore :

> Le liquidateur peut s'adresser au tribunal pour en obtenir un conseil ou une autorisation, si le liquidateur pense qu'il est utile ou nécessaire de demander tel conseil ou telle autorisation.
>
> Le liquidateur est responsable devant la cour de l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par cet article, de la même manière que l'administrateur ou le curateur des biens d'un insolvable est responsable, en vertu des lois de la province dans laquelle a lieu la liquidation.

Cela donne toutes les garanties nécessaires à la compagnie, aux actionnaires, à ceux qui ont droit au produit de la liquidation, s'il y en a. Dans l'affaire de la York County Loan and Savings Company, il y a plus de 114,000 actionnaires et il faudra des années et des dépenses considérables pour faire rentrer les sommes dues par ces actionnaires et rétablir l'actif. C'est ce grave inconvénient que je veux faire disparaître. J'espère que le bill sera accueilli favorablement par le ministre de la Justice et par la Chambre.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1ère fois.)

## QUESTIONS.

### COLIS POSTAUX LIVRABLES CONTRE REMBOURSEMENT.

M. SPROULE (par M. Bergeron) demande :

> Est-ce l'intention du Gouvernement de déposer, au cours de cette session, un projet de loi tendant à introduire dans le service des postes la livraison des colis contre remboursement?

L'hon. M. LEMIEUX : Il n'est pas nécessaire de modifier la loi pour introduire dans le service des postes la livraison de colis contre remboursement : la chose peut se faire par arrêté ministériel, et la question est actuellement à l'étude.

STATION DE SAINTE-PERPETUE.

M. DEVLIN (Nicolet) demande :

1. Quelle est la personne chargée de la station du chemin de fer à Sainte-Perpétue, comté de Nicolet?

2. Quelles sont ses fonctions et quel est son salaire?

L'hon. M. EMMERSON :

1. A Sainte-Perpétue, il n'y a qu'une halte, sans bureau télégraphique : il n'y aura pas d'agent à cet endroit.

2. On y mettra un gardien, mais il n'est pas encore nommé.

QUESTION AU SUJET DU RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire demander encore une fois si on a des nouvelles du rapport de l'auditeur général. Il y a dix semaines aujourd'hui que la Chambre est convoquée ; je ne sais pas si nous avons fait beaucoup de besogne, mais je sais que nos travaux seront retardés si ce rapport n'est pas déposé au plus tôt.

L'hon. M. FIELDING : Je comprends qu'il est important de déposer le rapport de l'auditeur général le plus tôt possible, mais je n'admets pas, comme l'insinue mon honorable ami, qu'il y ait eu un retard inusité. Les Chambres ont été convoquées cette année dans des circonstances exceptionnelles et on ne peut pas s'attendre à ce que tous les documents officiels soient prêts aussi tôt que si la session avait commencé à la date ordinaire. A ce point de vue le rapport de l'auditeur général n'est pas en retard. Un premier volume a été déposé. Depuis la dernière fois que cette question a été discutée ici, j'ai eu une conversation avec l'auditeur général, et il m'a dit qu'un second volume sera prêt mercredi de la semaine prochaine. Si on constate que le 3e volume doit retarder, je donnerai des instructions pour qu'il soit déposé par parties, si l'auditeur général ne s'y oppose pas.

QUESTION RELATIVE AU DEPOT DE LA CORRESPONDANCE AVEC LA COMMISSION DES ASSURANCES.

L'hon. M. FOSTER : J'appelle l'attention du Gouvernement sur un rapport qui a été déposé hier ou avant hier, en réponse à la motion demandant le dépôt des documents suivants :

Copie de toute correspondance échangée entre le Gouvernement, ou quelqu'un de ses membres ou entre quelqu'un de ses fonctionnaires et tout membre de la commission d'enquête sur les assurances ou M. Shepley, C.R., ou M. Tilley, avocat, ou toute autre personne engagée pour les fins de la commission, par ou pour le compte du Gouvernement, concernant les sujets et la méthode employée à obtenir, et de qui; aussi copie des rapports reçus ou transmis concernant les sujets susmentionnés; et aussi, copie de toutes instructions données par le Gouvernement, ou quelqu'un de ses membres, à la commission ou à quelqu'un de ses avocats.

Le rapport est divisé en deux parties : la première comprend la correspondance échangée avec le département des assurances ; elle commence le 8 mars et se continue jusqu'au 14 novembre. Il ne paraît pas y avoir eu d'interruption dans cet échange de lettres.

La deuxième partie comprend la correspondance échangée avec le ministère de la Justice, et, chose singulière, cette correspondance commence le 7 mars et se continue, presque jour par jour, jusqu'au 28 mai 1906; toutes ces lettres ont été échangées entre la commission et l'ex-ministre de la Justice, l'honorable M. Charles Fitzpatrick. Mais le rapport déposé ne contient pas un seul mot échangé avec le ministre de la Justice ou son département depuis le départ de l'honorable M. Fitzpatrick. Je ne peux pas croire qu'il n'y a pas eu de correspondance et je suppose qu'une erreur a été commise par le département.

M. L'ORATEUR : L'honorable député entend-il poser une simple question ?

L'hon. M. FOSTER : Ceci est le préambule ; voici maintenant la question.

M. L'ORATEUR : La question prend les allures d'une discussion.

L'hon. M. FOSTER : ... que je pose à l'honorable minitre des Finances : Qu'est devenue cette correspondance ?

L'hon. M. AYLESWORTH : La Chambre est en possession de toute la correspondance qui existe.

L'hon. M. FOSTER : Alors, monsieur l'Orateur, on me permettra de dire que cela est bien singulier ...

M. L'ORATEUR : Cette discussion est irrégulière.

L'hon. M. FOSTER : Très bien ; je reviendrai à la charge dans une autre occasion.

NAUFRAGE DU NAVIRE "GOLSPIE."

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Je désirerais savoir si un rapport a été fait par le commissaire que le Gouvernement a nommé pour s'enquérir dans quelles circonstances le steamer "Golspie" a fait naufrage.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député voudra-t-il réserver sa question jusqu'au retour de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui est en ce moment occupé à recevoir une délégation ?

EXPLICATIONS AU SUJET DE LA CORRESPONDANCE DU GOUVERNEMENT AVEC LA COMMISSION DES ASSURANCES.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

L'hon. M. FOSTER : Comme suite aux remarques que je faisais il y a un instant et que le règlement ne m'a pas permis de poursuivre, j'appelle de nouveau l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur le rapport de la correspondance échangée entre le Gouvernement et la commission des assurances. Si le ministre déclare catégoriquement et positivement qu'aucune correspondance n'a été échangée entre le Gouvernement ou aucun de ses membres ou aucun de ses fonctionnaires et aucun membre de la commission, ou M. Shepley ou M. Tilley ou toute personne engagée pour les fins de la commission ; si le ministre de la Justice affirme, qu'aucune correspondance n'a été échangée et qu'il n'en existe pas, je dois, par courtoisie, accepter sa parole ; mais je sais le contraire.

L'hon. M. AYLESWORTH : L'honorable député est parfaitement libre d'entretenir l'opinion qu'il vient d'exprimer. Tout ce que je puis dire, c'est que ma réponse est absolument conforme aux faits. J'ai eu des rapports avec M. Shepley et M. Tilley, mais pas par écrit. Je connaissais intimement ces deux messieurs, et depuis mon entrée au ministère de la Justice, toutes les communications que j'ai eues avec eux, ont été faites de vive voix.

M. R. L. BORDEN : Ou peut-être par téléphone. Comme le ministre réside à Ottawa et que MM. Shepley et Tilley sont à Toronto ou ailleurs, la plupart du temps, je n'ai pas de peine à croire que le ministre dont nous devons accepter la parole, a agi avec une rare prudence en ne confiant au papier aucune des communications qu'il avait à leur faire.

(La motion est adoptée. La Chambre se déclare en comité des voies et moyens et passe à la suite de la discussion sur le tarif douanier.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE TARIF DOUANIER.

520. Ouate en paquets et en feuilles, de laine, coton ou autre fibre, chaîne de coton et fil de coton, teints ou non, n.a.p., 17½, 22½, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : La rédaction de cet article a été modifiée de manière à y inclure la ouate de laine qu'on emploie maintenant, dans certains cas, à la place de la ouate de coton.

521. Tissus de coton gris, et tissus de lin, non blanchis, n.a.p., 15, 22½, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Sous l'ancien tarif, les cotons blanchis et non blanchis étaient réunis sous un seul article ; maintenant, on fait une distinction. Sur les cotons non blanchis nous abaissons le tarif de faveur de 16¾ p. 100 à 15 p. 100. Les cotons blanchis font l'objet d'un article séparé.

M. BERGERON : Quel est le but de ce changement ?

L'hon. M. FIELDING : Nous considérons qu'un droit de 15 p. 100 est suffisant sur cet article qui est le premier produit de la fabrique.

M. BERGERON : Y a-t-il beaucoup de différence entre l'ancien tarif et le nouveau?

L'hon. M. FIELDING : La différence entre 16¾ et 15 p. 100.

M. COCKSHUTT : Le ministre a-t-il reçu une communication de la fédération des tisserands de Montréal, au sujet des droits sur les cotonnades ?

L'hon. M. FIELDING : Je crois que oui.

M. COCKSHUTT : Si l'honorable ministre n'a pas d'autre réponse à faire, je donnerai lecture à la Chambre du document, pour qu'il soit consigné dans les " Débats." Cette industrie a beaucoup souffert de la concurrence étrangère et je considère qu'elle mérite que le Gouvernement s'en occupe. Voici le document que j'ai reçu de la fédération des tisserands du Canada :

Montréal, 1er janvier 1907.

Monsieur W. F. Cockshutt,
Membre du Parlement, Ottawa,

Monsieur,—Les soussisignés, membres du comité de législation de la Fédération des Tisserands du Canada, ont été chargés de vous signaler les faits suivants:

Nous maintenons que l'admission trop facile dans le pays des cotons fabriqués à l'étranger cause un tort considérable à l'industrie textile du Canada.

Il en résulte que le rendement de nos filatures se vend plus lentement et à plus bas prix et que les ouvriers reçoivent des salaires moins élevés.

Pour remédier à un état de choses aussi préjudiciable à cette catégorie d'ouvriers qu'à l'industrie textile elle-même, nous prenons la liberté de vous dire que nous accueillerions avec plaisir l'adoption par le Gouvernement et la Chambre des communes d'un tarif sur le coton fabriqué à l'étranger plus élevé et plus protectionniste que celui qui est actuellement en discussion devant la Chambre.

Nous espérons fermement, monsieur, que vous voudrez bien tenir compte de notre situation et nous accorder l'aide de votre précieux concours.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

W. PAQUETTE,
CHRISTINE CADET,
MARIE L. RHEAUME,
MAURICE NEVEU,
T. BOUTIN,
Comité de législation.

Ce document m'est adressé par les ouvriers engagés dans l'industrie textile. Ils font remarquer que la concurrence étrangère nuit considérablement à cette industrie, qu'ils ne reçoivent pas les salaires qu'ils devraient recevoir, par suite du bon marché de la main-d'œuvre dans les pays d'où vient ce coton, l'Angleterre, et le continent européen, je suppose.

J'ignore si le ministre des Finances a tenu compte de cette partie de la requête, mais elle mérite qu'on s'en occupe et c'est avec plaisir que je porte ce document à la connaissance de mes collègues.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons, autant que possible, tenu compte de toutes ces communications. J'ai constaté que les ouvriers—nous sommes tous, plus ou moins des ouvriers—mais ceux qu'on désigne plus généralement sous cette appellation, sont divisés sur les questions de tarif, tout comme les autres classes de la population. Il est vrai, que dans des cas particuliers, les représentants des classes ouvrières nous ont demandé d'élever les droits. Mais il est également vrai que de pressantes représentations nous ont été faites, au nom de la classe ouvrière, contre tout ce qui pourrait ressembler à un relèvement général du tarif. Pas plus chez les ouvriers qu'ailleurs, le sentiment n'est unanime sur ce point.

522. Tissus de coton blanc et tissus de lin, blanchis, n.a.p., 17½, 22½, 25 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif de faveur sur le coton blanchi était de 16¾ p. 100 ; il a été porté à 17½ p. 100 et le tarif général reste le même.

523 Tissus de coton ou lin, imprimés, teints ou colorés, n.a.p., 25, 30, 32½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Ici, le tarif général est abaissé de 35 à 32½ p. 100, et le tarif de faveur qui était de 23½ est maintenant de 25 p. 100.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à un autre article j'aimerais à connaître la raison de cette grande variété dans les droits sur les cotons. Quel but veut-on atteindre ?

L'hon. M. FIELDING : Il y a différents degrés dans la fabrication. Quelques-uns de ces produits, le coton gris, par exemple, non blanchi, est un produit tout à fait rudimentaire, tandis que d'autres qualités demandent beaucoup plus de travail et d'habileté et le tarif a toujours fait une distinction entre ces différents produits.

M. R. L. BORDEN : C'est-à-dire que vous accordez plus de protection aux marchandises qui exigent plus de travail.

L'hon. M. FIELDING : En règle générale, ce principe prévaut dans tout le tarif.

524. Coutil de coton, gris ou blanc, pesant plus de huit onces par verge carrée, 15, 17½, 20 p. 100.

M. COCKSHUTT.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif général était de 22½ p. 100 ; il est maintenant de 20 p. 100 ; les taux de faveur restent les mêmes. La restriction quant au poids de la marchandise, a été ajoutée pour permettre aux employés de la douane de la distinguer plus facilement des autres qualités.

M. R. L. BORDEN : Avant d'aller plus loin, l'honorable ministre peut-il nous dire si ces différents articles fabriqués dans le pays sont censés être vendus à des prix raisonnables ; a-t-on fait des démarches pour s'en assurer?

L'hon. M. FIELDING : Ici encore les opinions sont partagées. Le vendeur, c'est-à-dire le fabricant prétend toujours qu'il demande des prix raisonnables, qu'il ne profite pas de tous les avantages que lui donne le tarif : mais l'acheteur dit que le fabricant cherche à obtenir tout ce qu'il peut. Je ne dirai pas qu'en règle générale ces marchandises se vendent un prix excessif. Le fabricant profite certainement du tarif, mais il faudrait un tarif très élevé pour qu'il pût demander un prix exorbitant.

M. R. L. BORDEN : La commission dont le ministre des Finances faisait partie a-t-elle reçu des plaintes quant aux prix de ces marchandises?

L'hon. M. FIELDING : Personne ne s'est plaint de ce que les prix étaient exorbitants. On se plaint de temps à autre que le fabricant d'une spécialité profite de tous les avantages que lui donne le tarif. Mais les fabricants, en général, soutiennent qu'ils ne le font pas. De son côté, l'acheteur prétend le contraire et il n'est pas toujours facile d'arriver à l'exacte vérité, mais, dans tous les cas, les prix que le fabricant peut exiger sont limités par le tarif.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris les explications du ministre, la plainte est plutôt générale ; elle ne s'adresse pas à un artice en particulier.

L'hon. M. FIELDING : Je parle d'une manière générale. Je me rappelle qu'on s'est plaint du prix exagéré des cotons imprimés, mais ces prix étaient limités par le tarif. Il n'y a pas eu beaucoup de plaintes, quant aux prix des marchandises. Ils sont restreints par le tarif et les acheteurs semblent en avoir pris leur parti. Comme le tarif n'est pas très élevé, les prix ne peuvent pas être exorbitants.

M. R. L. BORDEN : D'où vient la concurrence étrangère sur ces articles ?

L'hon. M. FIELDING : Pour les cotons, elle vient surtout de l'Angleterre et des Etats-Unis.

M. R. L. BORDEN : A quel contrôle sont soumises ces compagnies industrielles ? C'est-à-dire, la concurrence existe-t-elle entre les fabricants canadiens, ou sont-ils organisés en trust ?

L'hon. M. FIELDING : Je crois que pour la plupart des produits canadiens il existe une concurrence raisonnable. On prétend cependant, qu'il y a certaines coalitions. Plusieurs filatures de coton ont été fondues en une seule grande société, mais il en existe d'autres en dehors de cet arrangement, de sorte que, là encore il y a concurrence.

M. HENDERSON : Pour revenir à l'article 521, je considère qu'il est indifférent que le tarif de faveur soit de 15 ou de 16¾ p. 100. En réalité il ne nous vient pas de coton gris de l'Angleterre. L'an dernier nous en avons importé pour environ $5,000. Sous le rapport de la qualité, il ne vaut pas le coton canadien, et les canadiens n'en veulent pas, ils préfèrent de beaucoup celui du pays. Ce changement de 16¾ à 15, n'a donc pas d'importance. Il ne nuira pas à l'industrie canadienne et ne donnera aucun avantage appréciable à l'exportateur anglais.

Quant à l'abaissement du tarif général à 32½ sur les cotons colorés, il profitera quelque peu au consommateur, car les cotonades épaisses dites "tweeds," "denims" et "ducks" dont se sert surtout la classe ouvrière, sont surtout fabriquées au Canada et aux Etats-Unis. Il n'en vient pour ainsi dire pas d'Angleterre. Le peu que nous en avons importé était frappé d'un droit de 35 p. 100, mais ces marchandises sont en très grande partie, fabriqués au Canada et sont plus souples et de meilleure qualité que celles qui nous viennent d'Angleterre. Si cet abaissement de 2½ p. 100 dans le tarif peut avoir un effet quelconque, il sera à l'avantage du consommateur.

D'un autre côté, il peut nuire au fabricant canadien qui a certainement livré aux consommateurs de ce pays un excellent article à des prix bien modérés. Je ne me plains pas du changement ; je fais simplement remarquer que ces marchandises ne viennent pas d'Angleterre et que le changement du tarif de faveur de 23⅓ à 25 p. 100 n'aura pas d'effet appréciable sur le prix des marchandises importées d'Angleterre, mais pourra affecter les marchandises de qualité supérieure.

Tous les cotons imprimés, de qualité supérieure nous viennent d'Angleterre et sous le nouveau tarif, ils seront plus lourdement imposés. La très grande partie des indiennes à robes est fabriquée au Canada. Elles sont les meilleures qu'on puisse avoir, dans cette catégorie de marchandises et de beaucoup supérieures à ce que nous importons d'Angleterre et des Etats-Unis. L'étoffe est meilleur, la teinture est excellente et les couleurs ne laissent rien à désirer, de sorte que dans les qualités intermédiaires, les Canadiens préfèrent les indiennes canadiennes. Je serais très heureux de voir cette industrie encouragée, et elle l'est jusqu'à concurrence de l'élévation du tarif de faveur, bien que cette élévation soit bien minime sur les indiennes de qualité moyenne.

M. R. L. BORDEN : Voulant simplement me renseigner, je n'avais pas l'intention de critiquer les prix. Je me suis souvent demandé comment on pouvait fabriquer à aussi bon marché les tissus de coton, eu égard surtout au fait qu'en de très nombreuses branches de cette industrie, à laquelle notre pays n'offre qu'un débouché assez restreint, les fabricants sont obligés de fournir une aussi grande variété d'articles que leurs concurrents de la Grande-Bretagne ou des Etats-Unis. Je voulais seulement savoir s'il a été formulé des plaintes au sujet des prix ou de la coalition ; car s'il en avait été formulé, le ministre des Finances devrait les porter à la connaissance de la Chambre, et il nous incomberait de les examiner attentivement.

L'hon. M. FIELDING : On s'est seulement plaint de ce que différentes compagnies de coton ont fusionné pour n'en former qu'une seule ; mais comme il reste d'autres compagnies qui ne font pas partie du trust, il me semble qu'il subsiste encore dans cette industrie une concurrence suffisante.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire à combien se chiffre l'importation, de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis respectivement, des articles spécifiés à l'article 523 ?

L'hon. M. FIELDING : L'année dernière, il s'est importé, sous le tarif de faveur, pour $2,950,950 de tissus de coton, imprimés, teints ou colorés, et pour $598,359 sous le tarif général, les importations américaines se chiffrant, dans ce dernier cas, à environ $477,000.

M. BERGERON : Après toutes les entrevues qu'il a eues avec les gérants des différentes fabriques de coton, il serait bien inutile, j'imagine, de demander au ministre s'il a vraiment tenu compte de leurs demandes ; il répondrait sans doute que s'il ne leur a pas accordé tout ce qu'ils lui ont demandé, il les a néanmoins traités d'une façon assez satisfaisante. Je vais poser la question d'une autre manière.

Dans la division que je représente, il existe une filature qui ne fait pas partie de la coalition. Elle s'accommode peut-être du tarif ; je n'en sais rien. Je voudrais savoir si à la faveur du nouveau tarif les employés de cette filature pourront gagner des salaires qui leur permettront de vivre. Je rappellerai à la Chambre que depuis dix ans le prix de toutes les choses nécessaires à la vie s'est élevé d'environ la moitié. Les ouvriers jugeront le tarif très satisfaisant s'il leur permet de gagner un salaire suffisant.

L'hon. M. FIELDING : Je dois avouer que les droits sur le coton ne sont pas absolument tels que les fabricants les auraient voulus, et je pourrais en dire autant de diverses autres branches de l'industrie.

M. BERGERON : Je tiens de source certaine que les ouvriers réclament l'augmentation de leurs salaires et que les fabricants se déclarent incapables d'accorder leur demande parce que le tarif ne le leur permet pas. Est-ce vrai ?

L'hon. M. FIELDING : Je crains bien de ne pouvoir répondre à cette question, mais je sais qu'au Canada, sans égard à telle ou telle industrie en particulier, la main-d'œuvre est assez bien rétribuée. De même que les fabricants, les ouvriers seraient bien aises, il va sans dire, de pouvoir gagner davantage. Sous ce rapport, nous avons tous les mêmes aspirations.

M. R. L. BORDEN : La commission du tarif a-t-elle étudié ce côté de la question ? Il n'y a pas bien longtemps, le parlement australien votait une loi instituant une commission ; cette loi portait que lorsque la commission serait saisie d'une question comme celle-ci, elle devrait tenir compte tout d'abord des intérêts des personnes ayant placé des capitaux dans l'industrie, puis de ceux des ouvriers et, en troisième lieu, de ceux des consommateurs. Notre commission du tarif a fait porter ses investigations sur les profits et les pertes des capitalistes et semble aussi avoir eu quelque souci des intérêts des consommateurs ; mais s'est-elle enquis de la condition des ouvriers ? La protection, que mes honorables amis de la droite se sont plus ou moins appropriée, avait pour objet, lorsqu'elle fut établie, de garder notre population au Canada en favorisant le développement des industries canadiennes. Il semble donc que l'on cherche à savoir si les ouvriers tirent quelque avantage du protectionnisme, dont, je le répète, l'adoption au Canada eut d'abord pour objet, du moins dans une très large mesure, le bien-être de la classe ouvrière. J'aimerais savoir si la commission a étudié la question à ce point de vue.

L'hon. M. FIELDING : Dans l'étude de toutes ces questions, il importe de tenir compte des intérêts de la classe ouvrière, mais il n'a pas été fait d'investigations spéciales dans ce cas particulier. Toutefois, nous avons eu l'avantage de connaître les sentiments de représentants des différentes classes ouvrières qui sont venus déposer devant la commission. Mes observations sur ce point doivent nécessairement se limiter à ce que j'ai déjà dit. Quant à la situation faite aux ouvriers du Canada, je ne crois pas m'être trompé en disant que jamais elle ne fut plus satisfaisante qu'aujourd'hui.

M. BERGERON : Le principe de la protection fut adopté dans la pensée qu'il devait assurer de meilleurs salaires aux ouvriers et les empêcher d'aller chercher de l'emploi dans les manufactures des Etats-Unis. Le protectionnisme avait aussi pour deuxième objet de donner aux cultivateurs canadiens l'assurance de pouvoir écouler leurs produits sur le marché du Canada. Après avoir combattu la protection pendant dix-huit années, le gouvernement actuel jugea bon de l'adopter. Cela étant, il est tenu de faire l'application de cette politique en son entier.

Pour ce qui est des cultivateurs, ils trouvent au Canada le marché où écouler tous leurs produits, mais ce marché est-il aussi avantageux qu'il devrait être ? Bien que les cultivateurs trouvent à vendre tous leurs produits à Valleyfield, ils ne peuvent pas obtenir le prix qu'ils en demandent, parce que les ouvriers n'ont pas l'argent nécessaire.

L'hon. M. FIELDING : C'était ainsi il y a des années.

M. BERGERON : Non pas. Et la conséquence, c'est que de 12,000 ou 13,000 qu'il était, le chiffre de la population de Valleyfield s'est abaissé à 9,000 ou 10,000 habitants, et qu'à un moment donné, il y avait dans la ville plus de cinq cents logements à louer. Cela provenait de l'insuffisance des salaires payés aux ouvriers. Chaque fois que ces derniers demandaient une augmentation de salaire, on leur répondait que le tarif ne permettait pas de faire droit à leur demande. Aujourd'hui, la situation des ouvriers est un peu meilleure qu'elle n'était à l'époque dont je parle. Ce changement ne doit pas s'attribuer au tarif, puisqu'il n'a guère subi de modification. Mais puisqu'il s'agit aujourd'hui de reviser le tarif en son entier, je demanderai encore une fois au ministre des Finances si le nouveau tarif mettra les fabricants en mesure de payer de meilleurs salaires à leurs ouvriers. S'il en devait être autrement, nous n'aurions accompli que la moitié du devoir que nous impose la revision du tarif. La question est très importante. Si les ouvriers, qui représentent une partie très considérable de la population, ne touchent pas des salaires qui leur permettent d'acheter les produits très coûteux de la ferme, l'édifice de la politique nationale devra s'écrouler ; et bien que je sois favorable à la protection, je serais le premier à voter contre cette politique si les ouvriers ne devaient pas être admis à jouir de leur juste part des avantages qui en découlent.

J'ai commencé par demander à l'honorable ministre si les fabricants appelés à discuter ces questions aux séances de la commission se déclarent satisfaits du nouveau tarif. Si mon honorable ami m'affirme qu'ils en sont satisfaits, je veillerai à ce qu'ils paient des salaires suffisants à leurs employés ; dans le cas contraire, il y aura peut-être lieu de remettre le sujet en discussion.

L'hon. M. FIELDING : L'assurance que vient de donner mon honorable ami (M. Bergeron) que nous ne faisons que maintenir la politique nationale, le protectionnisme, ne laisse pas d'être réjouissante, car on se rappelle qu'à l'époque où l'ancien tarif fut déposé en 1897—et il ne différait pas

sensiblement de celui-ci—certain député occupant un siège tout près de celui de mon honorable ami crut semer l'épouvante en s'écriant que nous portions un coup fatal à la politique dite nationale. Les deux assertions ne sauraient être également vraies. Quelle qu'en puisse être la cause—je ne m'attarderai pas à discuter avec mon honorable ami la question de savoir si c'est au tarif ou à autre chose qu'il faut attribuer ce résultat—jamais la situation des ouvriers du Canada ne fut aussi satisfaisante qu'elle est actuellement. Je doute que les salaires des ouvriers aient jamais été aussi élevés qu'ils le sont actuellement. Bien que je n'aie pas de statistiques par devers moi en ce moment, mon honorable ami se convaincra, j'en suis sûr, que les salaires des ouvriers mêmes dont il vient de parler sont plus élevés aujourd'hui qu'ils n'étaient aux plus beaux jours de la politique nationale.

M. BERGERON : C'est possible, mais de nos jours, un dollar ne permet pas d'acheter autant de choses qu'il y a dix ans. En supposant que les salaires soient un peu plus élevés, le prix des choses nécessaires à la vie ayant considérablement augmenté, il se trouve que la situation des ouvriers est moins bonne qu'autrefois.

La gauche, dit l'honorable ministre, prétendait en 1897 que la politique du Gouvernement allait entraîner la ruine des industries canadiennes ; eh bien ! pendant dix-huit années consécutives, les libéraux n'ont cessé de crier bien haut qu'à la première occasion qui leur en serait donnée ils s'empresseraient de faire disparaître le régime protectionniste. Voilà pourquoi nous avons tout naturellement soutenu que la mise à exécution de leurs menaces entraînerait la ruine des industries canadiennes. Ils changèrent néanmoins d'attitude pour se rallier à la politique nationale, sans toutefois lui donner l'effet pratique qu'il convenait. Je vais le prouver par un exemple.

Si les conservateurs avaient été maintenus au pouvoir en 1896, l'application de la protection telle que nous la concevons aurait eu pour effet, eu égard à l'ère de prospérité dont nous avons joui depuis cette année-là, de doubler le chiffre des revenus actuels du Canada. A Valleyfield, où il existe une importante filature de coton, j'ai vu vendre dans les magasins du coton de provenance anglaise. Je suis d'opinion que le tarif de faveur que le Gouvernement a établi à l'égard des produits anglais a fait plus de mal que de bien aux fabricants du Canada. Le coton que j'ai vu vendre à Valleyfield était de fabrication anglaise. Il convient d'ajouter qu'il ne se vendait pas plus cher que le nôtre. Les gens qui utilisaient le coton canadien se voient aujourd'hui obligés d'acheter du coton anglais. Le peu de protection que l'on accorde à cette industrie ne lui permet pas de soutenir la concurrence.

Je le répète, la politique nationale est complète en soi ; elle ne peut donner de bons résultats qu'en tant qu'on l'applique en son entier. Il faut la mettre en pratique de façon que les classes ouvrières soient admises à bénéficier d'une partie des avantages qui en découlent. Je n'entends pas me constituer le champion des manufacturiers ; s'ils tirent quelque avantage de cette politique, tant mieux pour eux. Mais je prends la défense des intérêts des ouvriers, qui sont les véritables artisans de la prospérité du pays. Si la politique qui prévaut aujourd'hui ne leur est pas avantageuse, laissons-là de côté, recourons au libre-échange, et que chacun se tire d'affaire du mieux qu'il pourra. Si les libéraux entendent maintenir la politique nationale en l'état où elle était en 1879, à l'époque où nous l'avons inaugurée, ils doivent s'y prendre de façon à assurer des salaires suffisants aux classes ouvrières. Par salaire suffisant, je n'entend pas une somme déterminée de tant par jour ou par semaine ; l'ouvrier qui vit honorablement en gagnant un dollar par jour reçoit un salaire suffisant, mais s'il ne peut vivre à moins de $2 par jour et qu'au lieu de lui payer deux dollars par jour on lui donne $1.50 ou $1.75, son salaire, dans ce cas, est insuffisant. Les ouvriers de ces immenses filatures travaillent depuis les premières heures du matin jusqu'à une heure assez avancée de la nuit ; il n'en est pas d'autres au Canada je crois, qui aient d'aussi longues et pénibles heures de travail. Les ouvriers qui travaillent au grand air se trouvent dans des conditions plus favorables à leur santé. S'il ne doit pas être fait en sorte qu'il soit payé des salaires suffisants aux ouvriers des filatures, je favorisais plutôt l'abolition complète des droits sur le coton.

M. COCKSHUTT : Les droits qui nous occupent en ce moment visent certaines des plus importantes parmi les industries canadiennes ; et cependant je ne crois pas que le sujet ait été étudié avec toute l'attention qu'il mérite. Une réduction de 1⅓ pour 100 peut sembler peu de chose pour ceux qui n'ont pas placé de capitaux dans l'industrie, mais elle a une très grande importance pour ceux qui, y ayant placé de l'argent, savent que les filatures ne paient que de très faibles dividendes. On dira peut-être de cette industrie qu'elle affecte les consommateurs plus que toute autre partie de la population; mais les intérêts des consommateurs ne sont pas les seuls dont il faille se soucier ; il importe aussi de tenir compte de ceux des ouvriers et des capitalistes qui ont placé des capitaux dans cette industrie.

Je me permettrai de rappeler au ministre ce que je lui ai déjà dit : c'est qu'il existe à Brantford un établissement dont il est accusé d'avoir causé la ruine. Etablie au prix de $150,000 ou de $200,000, cette fabrique dut, grâce au tarif de l'honorable ministre rester portes closes huit années durant. En 1896, la situation de cet établissement était des plus florissante, et le premier tarif établi par l'honorable ministre (M. Fielding) fut, croyons-nous, la

cause directe de la fermeture de la filature, dont l'outillage est aujourd'hui rongé par la rouille. Mon honorable ami tente de dégager sa responsabilité en disant que les filateurs se sont coalisés, et en cherchant à faire croire qu'il n'y a pas lieu de s'occuper de cette filature, parce qu'elle a fusionné avec les autres. Pour cet établissement, c'était une question de vie ou de mort—les directeurs optèrent pour la fusion dans l'espoir de sauver quelque chose du naufrage.

Si je suis bien informé, les filatures ont payé tout au plus deux ou trois pour cent d'intérêt, et je ne crois pas qu'elles aient même pu payer autant que cela depuis un certain nombre d'années. Je crois que l'on a commis une faute très grave en abaissant les droits établis par l'ancien tarif différentiel. Les cotons se sont importés en grande quantité. Que l'on me permettre de citer quelques données à ce sujet. Mes observations ne visent pas seulement la fabrication des cotons gris au Canada, mais l'industrie du coton en général. C'est une des plus ingrates des grandes industries de notre pays, c'est peut-être celle qui rémunère le moins la main-d'œuvre. Et les patrons n'y peuvent rien. Je fonde mon opinion sur ce qui s'est passé à Brantford avant la fermeture de la fabrique. Les salaires furent abaissés à tel point que les ouvriers en furent presque réduits à la famine. Les importations avaient pris de telles proportions que les prix en subirent un abaissement sensible, et voilà comment il se fit que cette fabrique dut vendre ses produits à des prix très peu rémunérateurs, peut-être même au prix de revient, et que la faillite de cette industrie entraîna la perte de fortes sommes d'argent.

Si l'on consulte les statistiques du commerce, on constate qu'il s'est importé d'Angleterre, en 1906, près de 13,000,000 de verges de coton blanc, ce qui représente au delà de $1,000,000. Je ne m'attarderai pas à faire voir ce qu'il en a été importé des autres pays ; je me bornerai à dire qu'il en fut importé 15,483,906 verges représentant $1,274,640. Il ne s'agit ici, qu'on le remarque bien, que du coton seul. Je vois plus loin qu'il a été importé de la Grande-Bretagne seule 30,190,812 verges de tissus de coton imprimé, teint ou coloré, représentant $3,020,898. Le chiffre total de l'importation de ces tissus fut de plus de 36,259,318 de verges valant $3,608,467. Comme on peut le voir, le volume de ces importations est assez considérable pour nuire à une industrie dont l'état n'a jamais été bien florissant.

Les observations que j'ai faites à l'égard de la fermeture de la filature de Brantford valent également à l'égard de la plupart des autres établissements, semblables du pays.

Et pour ce qui est de la coalition dont le ministre des Finances a dit qu'elle avait pour objet de relever les prix, elle fut tentée dans le but de sauver les capitaux placés dans cette industrie. Tous les députés dans la division desquels se trouve quelque établissement de ce genre s'accorderont à dire, je n'en doute pas, que les filatures n'ont jamais pu, à cause de leur situation précaire, que payer des salaires médiocres. Les salaires les plus bas sont vraisemblablement ceux des employés des filatures de coton. La faute en est au peu d'élévation des droits ; et pour continuer leur exploitation, les filateurs sont obligés de restreindre et le chiffre des salaires et celui de leurs profits.

Le ministre des Finances a donc fait un pas dans la mauvaise direction ; les droits étaient déjà excessivement faibles ; en les abaissant encore de 1½ pour 100, on compromet gravement les capitaux énormes placés dans cette industrie.

M. TURRIFF : L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) estime qu'il ne faudrait pas réduire les droits davantage parce que les fabricants de coton n'ont pu servir que de faibles dividendes à leurs actionnaires. Sans être très versé dans les choses qui concernent l'industrie du coton, je constate néanmoins que certains faits semblent contredire les avancés de mon honorable ami. Les représentants de certaine compagnie, ceux de la " Dominion Cotton Company," je crois, vinrent un jour prier le Gouvernement de leur accorder un peu plus de protection, disant que la compagnie subsistait à grand'peine. A quelque temps de là, le bruit courut que cette compagnie était sur le point de fusionner avec la " Textile Cotton Company ". Mais une querelle ayant éclaté entre les actionnaires de la " Dominion Cotton Company," on découvrit que cette compagnie payait depuis trois ans 14 pour 100 d'intérêt sur son capital majoré. Cela étant, on conviendra avec moi que la compagnie devait faire d'assez bonnes affaires et qu'elle avait bien mauvaise grâce à venir demander un relèvement des droits.

Les compagnies de coton sont peu nombreuses ; la plupart sont dans une situation satisfaisante, et s'il s'en trouve dont les affaires ne sont pas brillantes, cela provient de ce qu'elles ont spéculé sur les cotons bruts, qu'elles ont fusionné avec d'anciennes filatures et que leur outillage est suranné. Il nous faut tenir compte des intérêts des consommateurs aussi bien que de ceux des compagnies ; nous sommes bien aises de voir la plus large part de notre trafic échoir aux fabricants canadiens, et si, comme l'a dit l'honorable député de Brantford, le coton s'importe en quantité considérable, cela signifie simplement que la Grande-Bretagne est en mesure de nous fournir ce produit à meilleur compte qu'eux, ou que les Canadiens aiment à se servir de tissus que nos industriels ne fabriquent pas. Quoi qu'il en soit nous n'entendons pas que les droits soient relevés ou que nous fermions nos portes aux fabricants étrangers pour la raison que les compagnies de coton, comme a dit mon honorable ami, ne servent pas de dividendes assez élevés à leurs actionnaires.

M. A. A. WRIGHT : J'ai une observation à faire au sujet du coton et des tissus de coton. L'honorable député de Halton (M. Henderson) a dit que nous n'importons pas de la mère patrie les indiennes et les cotons imprimés de la meilleure qualité, mais que les tissus de cette sorte fabriqués au Canada valent mieux que ceux de provenance anglaise.

M. HENDERSON : Je n'ai rien dit de tel.

M. A. A. WRIGHT : C'est pourtant ce que j'ai compris. Je tiens à lui dire que lorsqu'on fabriquera au pays des cotons imprimés valant ceux des Crum, des Ashton et de certains autres fabricants anglais, nous commencerons à acheter le coton de fabrication canadienne. A l'heure actuelle, il est impossible que nos fabricants nous fournissent ces tissus. Quant aux toiles rayées et aux autres tissus de cette qualité supérieure, nous les importons non pas des Etats-Unis, mais de France et d'Angleterre. On peut en acheter au Canada même, mais elles sont de qualité ordinaire. Pour les avoir de couleurs qui ne changent pas, force nous est de les faire venir de l'étranger. Ainsi les toiles rayées dites de Bengale nous viennent de l'Europe, notamment de France et d'Angleterre. Quelque droit que l'on impose sur ces produits de qualité supérieure nous serons toujours fournis par l'Europe. Les fabricants canadiens sont en mesure de fournir les toiles qui se vendent couramment, les rayés bleu et blanc et les quadrillées, mais c'est à la France, à l'Angleterre ou à l'Allemagne qu'il nous faut recourir pour avoir les marchandises de fantaisie, celles qui se vendent cher.

Le nombre des modèles fabriqués au Canada est assez restreint, et chacun tient à avoir sur ses rayons des modèles différents de ceux de son voisin, sinon ses recettes s'en ressentent. Quand un marchand vend un coton dix cents, son voisin est obligé de vendre le même tissu au même prix, tandis que chacun fait son profit quand les tissus offerts au public sont de modèles différents. Voilà pourquoi ne pouvant trouver au Canada une assez grande variété de dessins, nos marchands se voient obligés d'en faire venir de l'Europe.

M. HENDERSON : Mon honorable ami (M. A. A. Wright) n'a pas compris mon attitude. J'ai dit que nous n'importons d'Angleterre que très peu de cotons imprimés. Il est assez indifférent que les droits soient de 15 ou de 16⅔ p. 100. Un droit de 15 p. 100 ne favorisera pas plus que celui de 16⅔ p 100 l'importation de ces marchandises, parce que les tissus de coton fabriqués au Canada sont tellement supérieurs aux cotons gris importés d'Angleterre, que notre population les préfère aux produits étrangers. La Chambre sait pour me l'avoir entendu le lui dire plus d'une fois que je n'ai jamais été très favorable au tarif de faveur parce que je le considère comme préjudiciable aux industries canadiennes. En nombre de cas, notamment dans celui qui nous occupe actuellement, il n'est d'aucun avantage pour les consommateurs.

Je parlerai maintenant, comme mon honorable ami, des tissus de coton imprimé de qualité supérieure. J'ai dit en termes non équivoques que ces marchandises nous viennent de la Grande-Bretagne. Les cotons imprimés dont notre population se sert le plus sont ceux qui sont fabriqués au Canada, dans la province de Québec. Ces tissus, de bonne qualité, sont très recherchés, la couleur en est excellente. Quoique dise l'honorable député, je parle en connaissance de cause, et nous sommes tous bien aises de constater que nos fabriques sont en mesure de fournir des produits de cette qualité que la population peut acheter sans être obligée de s'adresser à l'étranger. Pour ce qui est des tissus de qualité supérieure, il est certain que nous devons les importer de la mère patrie, de France ou même des Etats-Unis. Que ces articles soient frappés d'un droit plus élevé, je n'y verrai pas d'inconvénient, parce qu'ils ne sont pas d'usage général. Ce sont les riches qui les achètent, ceux-là mêmes qui devraient être tenus de payer des droits plus élevés. Quant aux cotons plus lourds dont je parle, ceux dont se servent les classes ouvrières, ce sont des tissus colorés qui se fabriquent, du moins en très grand partie, au Canada et aux Etats-Unis ; nous n'en importons que très peu de la Grande-Bretagne, parce que nous nous procurons aux Etats-Unis ce qu'il n'en est pas fabriqué au Canada, et cela parce que les Canadiens, au lieu d'acheter les tissus anglais dans la fabrication desquels on fait entrer du coton dont on a enlevé les meilleures fibres avec lesquelles on fabrique des tissus plus fins, aiment mieux payer plus cher les tissus d'autre provenance parce qu'ils résistent mieux à l'usage et ont plus de souplesse.

Le ministre des Finances a imposé un droit sur les cotons lourds de provenance américaine et relevé celui qui frappe les mêmes tissus importés de la Grande-Bretagn ce dont je le félicite sans réserve ; qu'il relève autant qu'il lui plaira le tarif de faveur, qu'il le rende aussi prohibitif que l'est actuellement le tarif général. Je l'en approuverai. Dans l'un comme dans l'autre cas, il a agi sagement. Pour le moment, je crois qu'il suffit d'imposer un droit de 32½ p. 100 sur les tissus de coton colorés importés soit des Etats-Unis, soit de la Grande-Bretagne. Les marchands du Canada ne mettent pas ces marchandises sur leurs comptoirs parce qu'on ne les demande pas, parce que les gens ne les achèteront jamais tant qu'ils pourront s'en procurer d'autres de meilleure qualité.

Parlant du tarif et de la protection à accorder aux classes ouvrières, mon honorable collègue de Beauharnois (M. Bergeron) a dit, et je partage son opinion sur ce point, que l'on devrait imposer sur ces sortes de mar-

chandises des droits assez élevés pour assurer des salaires suffisants aux ouvriers. Mais sur d'autres points, je ne suis pas tout à fait du sentiment de l'honorable député ; je reconnais que les droits sur les tissus de coton coloré sont plus élevés aujourd'hui qu'ils n'ont été depuis dix ans. Il convient de noter aussi que, de même que d'autres marchandises importées au Canada, les tissus de coton coloré se vendent au moins un cinquième plus cher qu'il y a dix ans, circonstance qui ajoute à la somme de protection autrement accordée. Sous le tarif qui vient d'être rappelé, un dollar valant de ces tissus eût été, il y a dix ans, passible d'un droit de 35 p. 100. Bien que le droit soit réduit à 32½ p. 100, il est en réalité de 38½ p. 100, si l'on tient compte que la marchandise se vend 20 p. 100 plus cher. La démonstration est facile à faire. Le droit étant de 32½ p. 100 et ce qui, il y a dix ans, valait $1 valant aujourd'hui $1.20, le droit se trouve donc en réalité de 20 p. 100. On peut encore, si l'on veut, déduire 20 p. 100 de la valeur actuelle des marchandises et faire le calcul en sens inverse. Pour assurer la même somme de protection, il n'est pas nécessaire, eu égard à la cherté plus grande des marchandises, que les droits *ad valorem* soient élevés. Je considère que l'augmentation du prix de vente des marchandises protège, du moins dans une certaine mesure, l'industrie canadienne ; mais toute augmentation du prix des marchandises importées constitue une augmentation réelle des droits. Voilà pourquoi je dis que le nouveau tarif étant plus élevé que celui qui fut établi il y a dix ans, il y a lieu de compter que les filatures de Valleyfield verront leur situation s'améliorer ; car, bien que le droit sur les tissus de coton soit réduit de 2½ p. 100, la somme de protection effectivement accordée aux fabricants est plus grande qu'elle n'était il y a dix ans. La même observation vaut à l'égard des tissus de coton gris ou blanc et de toutes les marchandises dont la valeur accuse une augmentation. A cela, je ne trouve rien à redire.

J'estime que le ministre a sagement fait de conseiller la réduction au tarif général, du droit sur les tissus de coton coloré, parce que l'augmentation de la valeur de ces marchandises équivalant à une augmentation du droit, le fardeau des impôts que le peuple est obligé de payer sur ces tissus se trouve allégé d'autant.

M. VERVILLE : Les ouvriers employés dans les filatures de la province n'ont qu'un seul défaut à reprocher au tarif ; la personne qui m'a signalé ce défaut prétendait que le droit imposé sur les tissus de coton par le tarif de faveur n'était pas suffisamment élevé. Je remarque que le nouveau tarif le relève un peu. On dirait que chaque fois qu'il se soulève un débat comme celui-ci, les salaires des ouvriers doivent servir de thème aux discours.

L'année dernière, les ouvriers de la filature de Magog ayant demandé l'augmentation de leurs salaires, la compagnie se déclara incapable d'accéder à leur demande, mais eut honte de faire connaître le chiffre des dividendes qu'elle payait à ses actionnaires. Deux ou trois ans auparavant, elle avait payé des dividendes et fait ériger des bâtiments considérables. Les compagnies sont toujours disposées à se joindre aux ouvriers pour réclamer le relèvement des droits, mais si elles avaient un réel souci des intérêts de leurs employés, elles réduiraient un peu les dividendes qu'elles paient sur leur capital majoré afin de se trouver en mesure de payer de plus justes salaires. A Magog, je le sais, la compagnie aurait pu sans peine rémunérer plus largement ses employés, mais il a fallu trois ou quatre semaines de lutte pour lui faire entendre raison. Si elle payait des salaires ridicules, ce n'était pas tant à cause du tarif que dans le but de servir de meilleurs dividendes à ses actionnaires.

Que les membres de la Chambre se créent de la popularité tant qu'ils voudront, mais qu'ils cessent d'invoquer pour cela leur souci du bien-être des classes ouvrières. Ce n'est pas juste.

J'ai déjà dit que c'était seulement sur les tissus écrus que les 5,000 ou 6,000 tisserands du Canada prétendaient ne pouvoir soutenir la concurrence d'après le tarif actuel ; je parle des ouvriers des filatures de Magog, de Montréal (deux fabriques) et de Valleyfield.

M. PRINGLE : J'ignore qui compose la fédération des tisserands du Canada, mais évidemment elle prend à cœur les intérêts de ses membres ; elle estime que l'entrée par trop libre des articles fabriqués en Grande-Bretagne cause aux filatures du Canada un préjudice considérable. Je ne sais pas si cela existe ou non, mais les chiffres semblent répondre dans l'affirmative. Nous constatons que grâce au tarif de faveur on a importé pour $3,608,467 de coton teint l'an dernier. Depuis la mise en vigueur du tarif différentiel, on a constaté une augmentation énorme de cette classe de marchandises au Canada. Dans la ville de Cornwall, située dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici, nous avons deux des plus grandes filatures du Dominion, et je parle avec connaissance de cause quand je dis que les salaires des tisserands ne sont pas aussi élevés qu'ils devraient l'être. A différents temps, des difficultés ont surgi et des tentatives ont été faites en vue d'une augmentation des gages des ouvriers de ces filatures ; mais on nous a toujours répondu que la compagnie intéressée ne pouvait augmenter les salaires des tisserands. Quant à moi, je crois que les directeurs de cette compagnie avaient raison parce qu'ils n'avaient eu qu'occasionnellement la possibilité de payer des dividendes sur leur capital-actions. Il faut bien se rendre compte que si le tarif de faveur permet une augmentation énorme d'importations, cela est de nature à unire aux fabricants de ce pays.

L'honorable ministre des Finances a tiré beaucoup de mérite du tarif de 1897, mais nous avons vu une splendide filature qui donnait de l'emploi à 150 ouvriers fermer ses portes comme résultat de l'application de ce tarif. La diminution dans les droits sur le coton teint n'est pas très élevée, puisqu'elle ne représente que 1¼ p. 100, mais même cette légère différence peut causer beaucoup de tort, non seulement à cette compagnie, mais encore aux tisserands qu'elle emploie. Une autre difficulté provient aussi du fait que la compagnie ne peut payer des salaires raisonnables, c'est-à-dire qu'elle éprouve beaucoup de mal à retenir les services de ses ouvriers qui prennent chaque jour la route de Lowell (Mass.), où leurs services sont mieux rémunérés. Je regrette que le ministre des Finances ait jugé à propos de faire cette faible réduction dans le droit sur les cotons teints ; j'ajouterai, cependant, que j'ai la grande satisfaction de savoir que ces magnats du coton que nos adversaires dénonçaient si vigoureusement avant 1896, ont réussi à maintenir leur industrie et qu'on n'a pas, ainsi qu'ils l'avaient promis, diminué les droits imposés par le gouvernement conservateur à un point qui n'aurait plus permis à ces industriels de continuer leurs affaires.

L'hon. M. FIELDING : Je ne puis pourtant pas faire pour l'industrie du coton plus que je ne voudrais ; mais je crois sincèrement que je puis rendre aux propriétaires des filatures un grand service en les protégeant contre les attaques portées contre eux par l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt). Le discours décourageant prononcé par cet honorable député sur cette industrie et dans lequel il a dépeint l'impossibilité pour les intéressés de payer des dividendes et les temps difficiles qu'ils traversaient, est bien de nature à leur causer un tort sérieux. Si les actionnaires d'une de ces filatures veulent se débarrasser de leurs actions ou faire certaines transactions avec les banques, on leur dira que les affaires de ces compagnies sont dans un état désespéré. Je vois dans les journaux du matin que les actions de la filature Dominion se vendent de 96½ à 98¼. Certaines gens prétendent qu'il ne faut pas prendre tout cela au pied de la lettre. J'ignore si cela est vrai ou non. L'honorable représentant de Beauharnois (M. Bergeron) est absent de la Chambre car autrement j'aurais le plaisir d'appeler son attention sur le fait que les actions de la "Montreal Cotton Company" qui exploite une filature à Valleyfield ont trouvé acheteurs, ce matin, à Montréal, entre 126 et 129.

M. PRINGLE : N'est-ce pas les actions privilégiées de la filature Dominion qu'on a vendues à 96 ? Le ministre des Finances se rappellera que l'ancien capital-actions de la compagnie Dominion est probablement effacé de la cote.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député a raison ; il s'agit des actions privilégiées ; il n'y a pas apparemment de cote du capital-actions commun d'indiqué.

M. PRINGLE : Tandis que l'honorable ministre est à lire la liste des cotes des différentes compagnies, voudra-t-il nous indiquer celles des actions de la "Canadian Coloured Cotton Mills" ?

L'hon. M. FIELDING : Elles se vendent un prix beaucoup moins élevé ; on cote 57 demandé et 53½ prenant ; si cela représente l'argent actuellement consacré à cette industrie, celle-ci ne fait pas de grands progrès. Mais je lis aussi dans la "Gazette," de Montréal que les actions de la filature de Montréal sont cotées à 126 prenant, alors qu'on demande 129, ce qui semble représenter la cote des actions du capital commun. Voilà ce qui se passe pour la province de Québec. Je vais citer maintenant un paragraphe d'un article publié par un journal de Saint-Jean (New-Brunswick), mardi dernier :

Réunion des actionnaires de filatures de coton.—Le colonel Y. W. Jones réélu président—Les opérations de l'année sont satisfaisantes—La réunion annuelle des actionnaires de la compagnie des filatures de Cornwall et d'York a eu lieu hier, à midi, au bureau de la compagnie, rue Wall. Un grand nombre d'actionnaires étaient présents. Le rapport des opérations de la compagnie pour 1906 a été présenté et les actionnaires se sont montrés enchantés des états fournis par l'administration pour cette période. On a déclaré un dividende de 3 p. 100 sur le capital-actions.

Ce n'est pas un dividende bien considérable.

C'est le premier dividende que cette compagnie paie depuis vingt ans.

Maintenant, s'il se trouve ici des banquiers, je leur demanderai de ne pas prendre trop au sérieux le discours décourageant que nous a fait mon honorable ami (M. Cockshutt). L'industrie du coton au Canada n'est certainement pas prospère, mais de même que toutes les autres industries, elle est à la hausse ou à la baisse suivant les cas. Mais, en somme, on peut dire que l'industrie des tissus au Canada n'est aucunement en danger. Je crois qu'elle a une grande chance de se développer et de prospérer, ainsi que de rapporter des bénéfices permettant aux compagnies d'acquitter leurs dépenses et de payer de bons salaires à leurs ouvriers.

M. COCKSHUTT : Je suis prêt à retourner la politesse à l'honorable ministre des Finances, et s'il veut assumer la responsabilité de diminuer le tarif sur le coton comme il l'a fait, je suis tout disposé à me rendre responsable du discours que j'ai prononcé. Un fait est certain, c'est que la diminution du tarif n'aura pas pour effet de faire monter les actions des filatures à la bourse. Le ministre des Finances vient

de nous lire un extrait d'un journal se rapportant à une filature qui n'a pas payé de dividende depuis vingt ans ; il a cité une autre filature dont les actions sont cotés à 57½, ce qui même en supposant que la moitié de ce capital est majorée, ne donne pas beaucoup plus qu'une valeur égale au pair. Il a cité encore le cas d'une compagnie qui exploite une filature dont les actions privilégiées sont cotées à 96, mais il sait que chaque dollar consacré à l'achat des actions composant le capital ordinaire doit disparaître avant qu'il y ait possibilité pour les intéressés de recevoir un dividende sur les actions privilégiées. Quand j'ai affirmé que l'industrie textile ne se trouvait pas dans de bonnes conditions au Canada, j'affirmais une vérité qui est pleinement corroborée par la déclaration de l'honorable ministre des Finances lui-même. J'ai rappelé le cas des filatures de Brantford où tout le capital consacré à cette exploitation s'est trouvé perdu ; je puis parler de cela en connaissance de cause, parce qu'un grand nombre de mes amis ont éprouvé de lourdes pertes en achetant des actions dans ces compagnies. Le capital était, si je ne me trompe, de $200,000 ; ces filatures employaient 150 ouvriers ; elles étaient bien construites et parfaitement outillées ; tout cela est disparu ; depuis huit ans les ateliers restent silencieux par suite de la politique prônée par l'honorable ministre des Finances. Je crois donc avoir eu raison de parler comme je l'ai fait et j'assume toute la responsabilité de mes paroles. Sans doute, je ne crois pas que le prix des actions des différentes compagnies qui se livrent à l'exploitation de l'industrie textile subira une baisse à cause du discours que j'ai fait, mais, d'autre part, je suis convaincu que cette baisse se produira par suite de la politique adoptée par le ministre des Finances qui a encore diminué ce qui ne constituait pas une protection suffisante pour cette industrie.

Je constate que mon honorable ami d'Assiniboïa-est (M. Turriff) a repris son siège et je dois lui consacrer un moment d'attention. Il nous a dit que personne ne devrait s'inquiéter si le capital ne rapporte pas de dividendes, et que si le capital est perdu, cela est dû à la spéculation. Eh bien, monsieur l'Orateur, je me lève pour défendre ceux qui ont placé leurs capitaux dans les filatures du Dominion, et je n'ai pas honte de prendre cette attitude. Tout en me faisant l'avocat de ceux qui ont consacré leurs économies à encourager cette industrie, je prétends défendre en même temps les intérêts des ouvriers qui tirent leur salaire du capital employé dans cette industrie. L'honorable député (M. Turriff) a affirmé qu'en une occasion, le capital placé avait rapporté 14 p. 100, mais il ne nous a dit ni où ni quand et je crois qu'il rencontrerait quelque difficulté pour découvrir quand ce 14 p. 100 a été réalisé. L'honorable député a eu l'obligeance de nous dire que nous avions perdu de l'argent dans l'industrie du coton, par suite de la mauvaise administration ou parce que nous spéculions. Qu'il me permette donc de lui demander s'il considère que 14 p. 100 est un revenu trop considérable pour l'argent qu'il consacre à l'exploitation des terres au Nord-Ouest et s'il n'est pas aussi légitime de consacrer ses capitaux à l'industrie du coton, qu'à l'achat de terres dans l'Ouest.

Que mon honorable ami me permette aussi de lui dire qu'il n'y a pas plus de spéculation dans l'industrie du coton que dans celle de l'achat des terres. Assurément l'honorable député (M. Turriff) devrait permettre à ceux qui ont risqué des millions de dollars dans une grande industrie de retirer au moins un dixième du revenu qu'il retire de ses placements dans les terres de l'Ouest. J'espère que l'honorable député (M. Turriff) ne refusera pas aux capitalistes intéressés dans les filatures du pays un profit qui ne représente qu'une infime partie de ce qu'il retire de ses placements.

526. Broderies blanches en coton ; valenciennes, dentelle, torchon et dentelle de coton blanc, 12½ p. 100, 17½ p. 100 et 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif imposait un droit général de 25 p. 100 et un droit différentiel de 16⅔ p. 100 sur ces articles. Nous avons réduit à 20 p. 100 le tarif général et à 12½ le tarif de faveur. La raison en est que les broderies blanches en coton ne sont pas fabriquées au Canada, mais qu'elles ne constituent, pour ainsi dire, que la matière première sur laquelle s'exerce l'industrie des couturières. La fabrication de ces articles au Canada constitue une industrie très importante et l'admission de ces matières premières à un prix peu élevé ne peut qu'aider cette industrie.

M. BEAUPARLANT : Je remarque que le droit sur les dentelles blanches est de 12½ p. 100 seulement et qu'il y a une différence entre ce droit et celui imposé sur la dentelle " n.a.p." qui comprend le dentelle grise ou teinte. Pourquoi cette différence entre ces deux sortes de dentelles ? Ceux qui sont intéressés dans cette indutrie m'ont demandé d'obtenir du ministre des Finances l'explication de cette différence de droits dont sont grevées les dentelles de couleur différente. Je demanderai qu'on retranchât le mot " blanches " de l'item 526 de façon à ce que les dentelles de toutes les couleurs fussent soumises au même droit.

L'hon M. FIELDING : Les dentelles dont mon honorable ami (M. Beauparlant) se préoccupe, se trouvent mentionnées dans l'item 575 ; quand nous serons arrivés à cette partie du tarif, nous pourrons prendre en considération les raisons invoquées en faveur ou contre cet item. Je ne me rappelle pas les observations qu'on nous a faites relativement à cette classe particulière d'articles mentionnés dans cet item. Je crois que la diminution a sa raison d'être, et lorsque

nous discuterons un autre item du tarif, nous pourrons revenir encore sur ce sujet.

527. Jeannettes, satinés et coutils, lorsqu'ils sont importés par des corsetiers et fabricants de baleines pour servir dans leurs fabriques à la fabrication de corsets et corsages de robes, 12½ p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a un léger changement ici.

M. AMES : Quel était l'ancien tarif ?

L'hon. M. FIELDING : De 13½ ; il est maintenant de 12½.

M. AMES : Quand les intéressés dans les filatures de Montréal se sont présentés aux ministres, ils ont soumis à ces derniers des raisons qui nous semblaient bien acceptables à nous, capitalistes. Ils ont demandé que les produits canadiens fussent protégés par un droit supplémentaire de 5 p. 100 contre les articles de provenance anglaise qui nous arrivaient sous forme de coton blanc ou de coton gris. Ils n'ont pas reçu la faveur qu'ils espéraient obtenir. On leur a accordé une très légère modification dans le tarif de faveur, mais ce n'était pas là ce qu'ils demandaient. Un industriel appelé à rendre témoignage devant la commission du tarif à Québec, je veux parler de M. G. E. Amyot, a demandé un droit protecteur supplémentaire sur les articles qu'il fabriquait; il a saisi l'occasion pour dire qu'on ne devrait pas imposer d'augmentation sur le tarif du coton ; le ministre semble avir suivi le conseil donné par M. Amyot dans cette circonstance. Fait intéressant à noter : M. Amyot est un fabricant de corsets à qui semblent s'intéresser grandement les ministres. Il a demandé que l'industrie dont il était le chef fût protégée plus qu'elle ne l'était alors. Immédiatement cette demande lui fût accordée et le tarif qui était de 23½ p. 100 fut élevé à 25 p. 100. Je parle du tarif de faveur et des articles que fabrique M. Amyot. Cet industriel saisit aussi l'occasion de demander que tous les articles qui entrent dans la fabrication des marchandises qu'il met sur le marché, fussent importés à meilleures conditions qu'auparavant ; sous ce rapport, le Gouvernement s'est rendu à ses exigences. L'item 527 démontre, en effet, qu'on a réduit les droits sur les jeannettes, satinés et coutils, etc., quand ils servent à la fabrication des corsets, de 13½ p. 100 à 12½ p. 100, je parle du tarif de faveur ; l'item 537 démontre encore que tout ce qui entre dans la fabrication des baleines pour corsets et corsages de robes a été diminué de 23½ p. 100 à 22½ p. 100 d'après le tarif de faveur. Je me demande maintenant comment il se fait que M. Amyot a pu soumettre sa cause devant la commission d'une façon tellement pratique qu'il a pu obtenir tout ce qu'il a demandé, qu'on lui a même accordé une protection supplémentaire sur un article qu'il fabriquait, tout en réduisant les droits sur la matière brute qui entrait dans la fabrication de cet article. Il a profité de cette occasion pour expliquer au Gouvernement son opinion qui doit être si précieuse à ce dernier ; il a dit que les intéressés dans les filatures des autres parties du Dominion ne devraient jouir d'aucun avantage supplémentaire, avis qui semble avoir prévalu jusqu'à un certain point.

M. BLAIN : Quel est donc le nom de cet homme privilégié ?

M. AMES : Il s'agit de M. G. E. Amyot, ex-candidat libéral dans le comté de Québec et qui a été défait par M. Robitaille ; cette élection se faisait à peu près dans le temps où le tarif se préparait. Je me demandais si cela ne donnait pas plus de poids à son opinion. Nous pourrions trouver à Montréal ou ailleurs des fabricants de coton qui brigueraient les suffrages populaires, s'ils étaient certains qu'en agissant ainsi, ils feraient augmenter les droits sur les articles qu'ils fabriquent.

L'hon. M. FIELDING : Le soupçon hante l'esprit du coupable

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas-là, vous devez être saturé de soupçons.

L'hon. M. FIELDING Mon honorable ami dit que M. Amyot, qui lui paraît être une personne très blâmable, a obtenu tout ce qu'il demandait. Je voudrais obtenir un certificat de M. Amyot à cet effet ; je le ferais encadrer et le mettrais sous verre, dans un endroit bien en vue de mon bureau comme étant une preuve qu'au moins j'ai pu satisfaire un manufacturier. Si je ne me trompe, M. Amyot demandait que le tarif fût porté à 45 p. 100 ; en cela, il partageait les vues des autres manufacturiers.

Ces derniers sont bien humains, quand ils demandent que leurs intérêts soient protégés et que les droits soient augmentés sur les articles qu'ils produisent. Tous sont d'accord à demander qu'on diminue les droits sur la matière première ; l'explication fournie par mon honorable ami ne constitue qu'une heureuse définition de ce que les manufacturiers, par la bouche de M. Amyot, ont exprimé. Nous n'avons pas augmenté à 45 p. 100 les droits sur les corsets d'après le tarif général ; il ne s'agit, après tout, que d'une fraction légère, augmentation opérée, comme on l'a expliqué pour des cas précédents, dans le but d'atteindre à l'unité, surtout en ce qui concerne les droits de faveur.

A propos de cet item particulier que nous discutons maintenant, mon honorable ami dit que nous avons abaissé le tarif de faveur pour l'avantage spécial de M. Amyot. Que constatons-nous ? L'an dernier, l'importation de ces articles de la Grande-Bretagne représeentait $1,687. Il est à supposer que M. Amyot n'a pas accaparé toutes ces marchandises, il a dû en avoir sa part, mais j'ignore dans quelle proportion il fait ce genre d'affaires en Canada. Nous constatons que les importations des Etats-Unis re-

présentent une valeur de $104,281, et il n'y a pas de rabais sur ces articles. Où donc l'honorable député voit-il une preuve que nous avons accordé quelque grand avantage à M. Amyot ? Il n'obtiendra pas ces certificats.

M. R. L. BORDEN : Il l'a obtenu quand il a été choisi comme candidat

M. AMES : Il a obtenu ce qu'il a demandé et c'est le point.

L'hon. M. FIELDING : Ce qui revient à dire que lorsqu'il s'agit d'un libéral, ce dernier ne mérite aucune considération. Nous nous efforçons d'être impartiaux autant que possible, mais nous ne ressemblons pas à celui qui était si raide qu'il ne pouvait jamais se plier.

M. BORDEN : Vous vous baissez.

533. Chiffons de coton, de laine ou autres tissus, ou de fil, apprêtés ou prêts à être utilisés, 7½ p. 100, 10 p. 100, 12½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Le droit était de 20 p. 100 auparavant, nous l'avons abaissé à 12½ p. 100 et à 7½ p. 100.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi cette diminution ?

L'hon. M. FIELDING : Il s'agit d'un simple procédé de fabrication. De fait, sous l'ancien tarif, on se demandait toujours ce qu'était l'impôt réel. On a définitivement fixé ce droit à 20 p. 100, tel qu'énuméré. Quand nous avons commencé à étudier cette question, nous avons cru que 20 p. 100 pour une simple fabrication représentait une moyenne assez élevée.

536. Fil de coton ou lin, n.a.p., pour crochet et tricot, 17½ p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100

L'hon. M. FIELDING : Le tarif de faveur est un peu plus élevé et le fil de chanvre se trouve compris parmi les articles imposables ; il était autrefois taxé comme marchandise provenant de la fabrication du lin.

537. Articles en coton, chanvre ou lin, ou dont le coton, le chanvre ou le lin est l'élément principal de valeur, n.a.p., 25 p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : L'ancien tarif était en tout semblable, si ce n'est que la différence en faveur de l'Angleterre était de 23½ p. 100 ; elle est aujourd'hui de 25 p. 100.

539. Fibre du Mexique, au naturel, fibre de Tampico ou crin végétal, et fibres végétales; fibrilles, fibre de lin et étoupe de lin; herbe de manille, sparte ou espagnole, et autres herbes, et pâte d'herbes, y compris les herbes décoratives, séchées, mais non colorées ou autrement ouvrées; mousse d'Islande et autres mousses, herbes marines et varechs, crus ou à l'état naturel ou nettoyés seulement, et kelp ou cendre de varech, en franchise.

M. CHISHOLM : Je voudrais discuter ce qui se rapporte à la fibre, mais je ne vois pas comment je pourrais traiter cette question séparément, vu que le droit sur le fil de lin et l'étoupe et celui sur les étoupes de jute me semblent devoir être discutés ensemble.

L'hon. M. FIELDING : Ce que je suggère mon honorable ami a peut-être du bon ; laissons de côté pour le moment la fibre de lin et tout ce qui se rapporte à cet item.

(Article réservé.)

544. Ficelle d'engerbage et ficelle pour engerbeuses, en franchise.

M. COCKSHUTT : Devrons-nous discuter séparément ce qui se rapporte à l'envahissement de notre marché par la ficelle d'engerbage étrangère, ou bien cela est-il compris dans cet item ?

L'hon. M. FIELDING : La rédaction de l'article se rapportant aux marchandises expédiées ici à sacrifice, ne sera pas changée par cet item. Nous avons laissé de côté cet article, et tout probablement nous devrons modifier la rédaction de cet item de façon à atteindre mieux la fin que nous avons en vue. Il ne s'agit pas de cela dans cet item.

M. COCKSHUTT : Y a-t-il eu quelque changement relativement à certains item se rapportant à la fabrication de la ficelle d'engerbage? Si je ne me trompe, le ministère des Douanes a réclamé dernièrement des droits sur du charbon et de l'huile qui entraient auparavant en franchise et dont se servent les fabricants de cet article.

L'hon. M. FIELDING : Il y a un changement dans la forme du règlement, mais non pas dans l'essence même de ce dernier. Autrefois tous les articles qui entraient dans la fabrication de la ficelle d'engerbage étaient admis en franchise, mais on a constaté que le même fabricant manufacturait d'autres articles. C'est pour cela que nous avons modifié les règlements. Quand un fabricant ne manufacture que de la ficelle d'engerbage, on ne lui impose pas de droit, mais, s'il manufacture d'autres articles, il n'obtiendra de rabais que sur les articles dont il se sert dans la fabrication de la ficelle d'engerbage.

M. COCKSHUTT : La manufacture dont j'ai parlé, fabrique seulement de la ficelle d'engerbage. Dernièrement, on m'a informé qu'on ayait imposé un droit, sur le charbon, sur l'huile et sur d'autres articles qui entrent dans la fabrication de la ficelle d'engerbage, droits qu'on n'était pas obligé de payer auparavant. Ce droit sera-t-il imposé ?

L'hon. M. FIELDING : Dans ce cas-là ces articles sont admis en franchise. Quant aux faits particuliers qu'on vient de nous mentionner, nous devrons faire une enquête pour nous assurer des circonstances. L'item suivant se lit comme suit :

544a. Articles entrant dans le coût de la fabrication de la ficelle d'engerbage ou ficelle

pour engerbeuses, et importées exclusivement pour les fabricants de ces articles, en franchise.

Mais si un homme qui ne manufacture que de la ficelle d'engerbage, a été obligé de payer un droit, il faut réparer cette injustice. Si ce droit a été perçu à tort, remise en sera faite à l'intéressé.

555. Laine, savoir: Leicester, Cotswold, Lincolnshire, laine longue de South Down, ou laines connues comme laines lustrées, et autres laines de peigne des mêmes espèces que celles produites au Canada, la livre, 2 centins, 2 centins ½, 3 centins.

M. CLEMENTS : J'ai toujours protesté contre ce droit. D'après les règlements qui existent entre les Etats-Unis et le Canada, l'industrie des lainages du Dominion a été détruite véritablement. Je suis partisan d'un tarif contre tarif en tout ce qui se rapporte aux produits agricoles. Si l'on appliquait ce principe-là à l'industrie des lainages, celle-ci reprendrait un énergie nouvelle.

M. M. S. McCARTHY : Lorsque la commission du tarif a siégé à Calgary, il y a environ onze mois, les éleveurs de moutons des Territoires ont soumis leur cause avec preuves à l'appui. Ils ont protesté contre la classification des lainages telle qu'établie dans le tarif, et aussi contre l'impôt minime qu'on imposait sur ces articles. Cependant, en parcourant la liste des articles inscrits au tarif, je remarque qu'on n'a porté aucune attention aux observations des intéressés dont je parle. Pourtant, ils avaient cité des statistiques pour démontrer l'état prospère où se trouvait l'industrie des lainages au Montana. Ils ajoutaient que dans le sud de l'Alberta et de la Saskatchewan l'état de choses pouvait être en tout semblable, mais que, en vérité, cette industrie était morte. Les éleveurs ont démontré qu'ils ne pouvaient vendre la laine de leurs moutons, si je ne me trompe, ils ont prouvé que la viande de mouton de la Nouvelle-Galles du Sud se vendait à Calgary et que les cultivateurs ne retiraient aucun bénéfice de l'élevage des moutons. J'ignore si l'on s'est donné la peine de rechercher si ces plaintes étaient bien fondées, mais j'aimerais entendre l'honorable ministre nous dire si la commission du tarif a prêté quelque attention aux observations des éleveurs quand elle a rédigé cet item.

L'hon. M. FIELDING : Je n'aimerais pas qu'on supposât que parce qu'une députation n'a pas obtenu ce qu'elle demandait, nous n'avons pas tenu compte de ses observations. Je me rappelle parfaitement qu'une députation est venue nous trouver à Calgary en compagnie de mon honorable ami (M. M. S. McCarthy). Ce que cette députation a demandé constituait un changement tellement radical de la politique, non seulement de ce gouvernement, mais encore de tous les autres gouvernements du Canada que nous n'avons pas cru devoir nous rendre à ses demandes. L'honorable député invoque assez facilement l'exemple des Etats-Unis où l'on impose des droits sur la laine. Mais si nos voisins imposent un droit sur la laine brute, ils continuent le même système en imposant des droits progressifs sur tous les tissus provenant de la laine, et ils atteignent ainsi un droit représentant 110 p. cent. On a porté à ma connaissance un cas où un colis de laine canadienne envoyé aux Etats-Unis, dans le cours ordinaire des affaires, a été soumis à un impôt plus considérable que le coût de l'article lui-même. On peut se demander si c'est là suivre une politique bonne ou mauvaise. Je ne crois pas devoir débattre cette question, parce que la Chambre pourrait croire que le Canada ne peut suivre qu'une politique basée sur celle des Etats-Unis. Un des membres de la gauche, qui s'intéresse grandement à ces questions tout en demandant une augmentation des droits, s'est écrié : A Dieu ne plaise qu'on augmente les droits sur les tissus. Eh bien, si nous imposons un droit sur la laine brute, il nous faudra en imposer un plus considérable sur les tissus et sur tous les autres lainages, ce qui nous portera à augmenter le tarif, contrairement à ce que demandent et la Chambre et le pays. Je crois ne pas me tromper en disant que Calgary a été le seul endroit au Canada où l'on a fait des observations en faveur des cultivateurs dans le but d'augmenter le droit sur la laine. Je me fie à ma mémoire, mais je crois ne pas me tromper. Les observations faites par la délégation dont a parlé l'honorable député (M. M. S. McCarthy) ont été étudiées avec soin, mais nous avons constaté que l'adoption de la politique qu'on nous prônait nous porterait à augmenter les droits sur les lainages et les tissus, plus que le pays ne le demandait.

M. CLEMENTS : Je demande sérieusement à l'honorable ministre de remettre à plus tard la discussion de cet item. D'aussi loin que datent mes souvenirs, je crois avoir raison de dire que notre laine n'a pu pénétrer sur le marché des Etats-Unis. Je ne constate pas de résultats appréciables de notre politique qui consiste à ne pas user de représailles contre nos voisins dans l'espérance qu'ils finiront par nous accorder quelques faveurs. Nous devons trouver un marché aux Etats-Unis pour notre laine de peigne. La plus grande partie de la laine produite au Canada est de la laine de peigne, et les droits imposés par les Etats-Unis varient de 13 cents à 35 cents par livre. Il me semble très injuste qu'ils trouvent un avantage sur notre marché, quand on considère comment ils nous traitent sur le leur. Je crois dans une politique de représailles dans un cas de ce genre ; cela serait de nature à encourager les éleveurs de moutons, non seulement d'Ontario, mais des autres provinces, parce qu'ils en retireraient les bénéfices. Je demanderais à l'honorable ministre de laisser cet item en sus-

pens jusqu'à ce que cette question soit discutée plus à fond.

M. CALDWELL : L'honorable député sait-il si la laine américaine est importée au Canada ?

M. CLEMENTS : Pas en très grande quantité.

M. CALDWELL : Il n'y en a pas.

M. CLEMENTS : S'il n'y a pas beaucoup de laine américaine importée au Canada pour des fins d'industrie, nous trouvons qu'il entre au Canada environ 10,000,000 de livres de laine étrangère, et dans ce chiffre se trouvent comprises nos exportations des Etats-Unis.

M. CALDWELL : Le Canada importe-t-il une seule livre de laine canadienne ?

M. McCARTHY (Calgary) : J'apprends que le Canada importe annuellement 10,000,000 de livres de laine. J'ignore d'où elle provient.

M. CALDWELL : On ne se rend probablement pas compte de la situation. La laine étrangère arrive des marchés européens au Canada par la voie de Boston et de New-York. La députation pourrait croire que cette laine se récolte aux Etats-Unis.

M. CLEMENTS : Peu importe qu'elle provienne des Etats-Unis ou de tout autre pays. Nous devrions être protégés contre la laine étrangère de n'importe quelle provenance.

M. CALDWELL : J'ai compris que l'honorable député nous parlait de représailles.

M. CLEMENTS : Je demande qu'on nous protège contre l'importation de la laine étrangère.

M. CALDWELL : J'ai cru que c'était envers les Etats-Unis que l'honorable député voulait user de représailles.

M. CLEMENTS : Cet argument ne signifie rien. Pourquoi l'honorable député (M. Caldwell) s'en sert-il ?

M. McCARTHY (Calgary) : Le ministre des Finances peut probablement nous dire le montant des droits perçus sur la laine étrangère l'an dernier. En effet, si ma mémoire est fidèle, l'enquête de la commission du tarif que la classification ne valait rien et qu'il s'importait en franchise des millions de livres d'une laine qui devrait être frappée d'un droit.

L'hon. M. FIELDING : On ne perçoit presque pas de droits sur la laine qui entre au Canada parce qu'il ne s'importe qu'une petite quantité des qualités imposables. Si quelqu'un reçoit en franchise de la laine que le tarif frappe d'un droit, que l'honorable député (M. M. S. McCarthy) fasse connaître l'endroit et la date au département des Douanes qui, j'en suis sûr, s'empressera de prendre des renseignements.

M. CALDWELL : Ayant quelques connaissances sur ce sujet, je désire ajouter un mot aux observations que nous avons déjà entendues. Aucune des laines importées au dire des rapports de la douane ne provient des Etats-Unis: ces laines se récoltent en Angleterre et sont de meilleure qualité que les nôtres. Elles se vendent plus cher là-bas que nos laines se vendent en Canada. Nous exportons de grandes quantités de ces dernières aux Etats-Unis. Ce sont des laines appartenant à la catégorie des peignons, car nous employons les laines canadiennes propres à la confection des vêtements et nous n'exportons que les courts filaments de laine peignée. Nous n'importons pas de laine qui concurrence la nôtre.

M. LALOR : Il me semble que les articles 554 et 556 se rattachent à la question de la protection des propriétaires canadiens de bêtes à laine. L'article 554 dispose que les houppes de laine torse entreront en franchise. L'article 556 impose un droit de 10 à 15 pour 100 sur les houppes de laine torse fabriquées des laines de peigne Leicester, Cotswold, Lincolnshire et Southdown. Je me demande comment les autorités de la douane peuvent différencier ces deux espèces. Je sais que les houppes importées au Canada entrent en franchise. Je ne puis comprendre comment on peut leur appliquer l'article 554 qui parle

Des peignons ou de la laine courte qui tombe des cardes dans les fabriques de lainages.

Je doute fort qu'on puisse importer au Canada des quantités considérables de houppes fabriquées dans les manufactures de lainages de la Grande-Bretagne. Ces houppes doivent être confectionnées avec des laines du pays. On me dit qu'on peut préparer des fils de laine torse avec les laines énumérées à l'article 555 et qu'en dégrevant les houppes de laine torse mentionnées à l'article 556, on encouragerait les fabricants anglais à employer la laine canadienne pour confectionner ces houppes. Ils l'importeraient en Angleterre, la convertiraient en houppes de laine torse qu'ils exporteraient au Canada, parce qu'elles entreraient en franchise comme les houppes fabriquées avec d'autres laines et provenant des autres pays.

Il me semble que c'est frapper d'une taxe directe la laine canadienne que d'imposer un droit sur les houppes fabriquées avec de la laine de ces qualités-là. Si l'on dégrevait les houppes confectionnées avec les laines Leicester, Cotswold, Lincolnshire et Southdown, le cultivateur canadien pourrait vendre ces laines plus cher et les exporter en Grande-Brtagne, ce qu'il ne peut pas faire à l'heure qu'il est. Il aurait un autre marché que celui des Etats-Unis.

Je conviens avec les députés de Kent-ouest (M. Clements) et de Calgary (M. M. S. McCarthy) qu'on devrait accorder plus de

protection aux éleveurs de moutons du Canada. J'habite une région qui produit la meilleure laine du pays ; on ne trouverait probablement pas ailleurs d'aussi belle laine Southdown que la nôtre, et le prix en est très bas, en vérité. Je crois qu'on pourrait remanier ces articles de manière à accorder plus de protection à nos éleveurs de moutons sans causer beaucoup de tort aux fabricants de lainages.

M. W. F. MACLEAN : Je voudrais savoir du ministre ce que représente la main-d'œuvre dans le prix de revient de la laine.

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

M. W. F. MACLEAN : Peu de chose, j'imagine ; elle n'augmente donc pas beaucoup le coût de cet article. Bien que je ne m'attende pas que le ministre modifie aujourd'hui cette disposition de la loi douanière, il y a lieu de se demander s'il ne devrait pas encourager l'élevage des moutons au Canada. Les cultivateurs paient leur part d'impôts et ils ont droit à des égards. Avec plus de protection, je crois qu'ils se livreraient davantage à l'élevage des moutons.

M. CAMPBELL : Je puis apprendre au représentant d'York-sud (M. W. F. Maclean) quels calculs nous permettent de connaître ce que représente la main-d'œuvre dans la fabrication des lainages. Ainsi, une livre de laine coûte 40 cents. Nous mettons 90 p. cent de ces 40 cents, soit 36 cents, pour la main-d'œuvre ( offe nous revient à 76 cents la verge.

M. R. L. BORDEN : C'est-à-dire que la main-d'œuvre représente 90 p. 100 du prix de revient du produit et qu'en ajoutant le bénéfice, on obtient le prix de vente.

M. CALDWELL : Les deux ensemble indiquent ce qu'il faut de travail pour produire une livre de laine ; si nous pouvions vendre l'article à ce prix-là, nous saurions s'il y a un profit à réaliser.

M. W. F. MACLEAN : Je demanderai à l'honorable député (M. Caldwell), qui est au fait de la question, s'il croit qu'un droit légèrement plus élevé sur la laine serait un lourd fardeau pour le fabricant de lainage.

M. CALDWELL : Si vous taxez la matière première, il faut ajouter le droit au coût de l'article ouvré, et peu importe au fabricant la manière dont vous vous y prenez. s'il faut accorder plus de protection aux éleveurs de moutons, il faut ajouter le montant du droit au coût de l'article ouvré. L'expérience m'a appris que l'élevage des moutons dans l'Ouest est une industrie très prospère. Plusieurs habitants de cette partie du pays ont placé des fonds considérables dans la production de la laine qui est l'une de nos industries nationales. Au sud de l'Alberta, l'état du Montana a produit 42,000,000 de livres de laine, l'an dernier. Il est possible de récolter au Canada de grandes quantités de laine. Nous ne prétendons pas obtenir les plus belles qualités mais nous produisons la laine dont la masse se sert. Nous devons nous demander si le public désire qu'on mette cet impôt sur l'article ouvré.

M. BLAIN : Cette laine est-elle ouvrée au Canada ?

M. CALDWELL : Oui, on l'emploie en grande partie à la fabrication des tricots. Notre maison de commerce s'en sert aussi pour faire des tweeds.

M. W. F. MACLEAN : Est-ce que la majeure partie de la laine canadienne est employée au pays ?

M. CALDWELL : Je le crois.

M. GUNN : Cette laine canadienne sert-elle à la fabrication des couvertures de laine ?

M. CALDWELL : La plus grande partie de la laine que le Canada exporte est de la laine peignée. Les Américains ne veulent pas de nos vêtements ; ils recherchent notre laine peignée à cause de son brillant. La laine du Canada a plus de brillant, un brillant qui ne s'acquiert pas sous le climat du midi. Par conséquent, notre laine de peigne est recherchée aux Etats-Unis et c'est pour cette raison que les Américains s'approvisionnent chez nous.

L'hon. M. HAGGART : Importe-t-on au Canada de la laine semblable à celle de nos moutons canadiens et qui la concurrence ?

M. CALDWELL : Je ne connais pas de laine étrangère qui puisse remplacer notre laine canadienne dans la fabrication des couvertures de lit.

M. LALOR : Ce que je désire signaler au ministre c'est l'admission en franchise des houppes fabriquées avec des laines étrangères, tandis que les houppes confectionnées avec nos laines Leicester, Cotswold, Lincolnshire et Southdown sont frappées d'un droit de 15 p. 100. Si le ministre veut réfléchir à l'article 556, il trouvera une solution de la difficulté dans le dégrèvement des houppes fabriquées avec notre laine canadienne ou de la laine de même qualité. Notre laine aurait alors un débouché sur le marché anglais où nous obtiendrions un prix beaucoup plus élevé que celui que les producteurs de laine étrangers reçoivent actuellement aux Etats-Unis.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais savoir s'il est vrai que les houppes fabriquées avec cette qualité de laine que le Canada produit sont frappées d'un droit, et que les houppes faites avec une qualité de laine qu'on ne trouve pas au pays entrent en franchise.

M. LALOR : Il est incontestable qu'il ne s'en importe pas, uniquement à cause du droit. Les fabricants ne disent qu'ils peu-

vent fabriquer le fil de laine Worcester avec de la laine canadienne.

M. KNOWLES : Lorsque le député de Lanark-nord affirme quelque chose au sujet du commerce des lainages, je m'incline devant ses lumières. Cependant, je désire soumettre au comité une opinion différente de la sienne quant à la situation des producteurs de laine de l'Ouest. Mon district renferme un très grand nombre de gros éleveurs de moutons.

Si les fabricants de lainages du Canada ont peine à se tirer d'affaires, les producteurs de laine de l'Ouest, les propriétaires de ranches de moutons ont certainement autant d'obstacles à surmonter.

On ne s'adonne pas autant à l'industrie lainière dans l'Ouest que l'honorable député de Lanark-nord a semblé le croire après sa courte apparition dans cette partie du pays. J'hésiterais beaucoup avant d'insister auprès de la Chambre sur la nécessité de mettre un droit élevé sur n'importe quel article. Cependant, puisque nous avons un tarif de compromis qui impose à la population rurale des impôts dont elle se passerait bien, je me demande pourquoi ceux-ci ne frapperaient pas la laine comme toute autre marchandise.

L'honorable député de Lanark-nord déclare que le Canada ne produit pas les qualités de laine énumérées à l'article 555. Je ne contredis pas cette assertion, car il est peut-être mieux renseigné que moi. Cependant, on m'a dit qu'on trouve dans l'Ouest les laines que protège cet article du tarif. J'ai examiné cet article avec quelques producteurs de laine de l'Ouest, entre autres le président de l'Association des éleveurs de moutons. Celui-ci m'a dit qu'on y trouvait de la laine de cette qualité et je crois qu'il a raison.

J'apprends que la classification des laines est au nombre des travaux les plus difficiles du département des Douanes, de sorte que, malheureusement, la majeure partie des importations de laine entre en franchise. A titre de représentant d'une contrée où des fonds considérables ont été placés dans cette industrie, je désire exprimer l'espoir que le ministre des Finances ou le ministre des Douanes, pourra établir une classification exacte, de manière à protéger la laine produite au Canada. Je n'aimerais pas qu'on frappât d'un droit élevé toutes sortes de laine, mais il me semble qu'on pourrait protéger l'article canadien au moyen d'un droit de trois à cinq cents par livre.

Le député de Lanark-nord dit que la production de la laine a fait de grands progrès aux Etats-Unis. Nous ne connaissons pas quelle protection ils accordent à cette industrie. Je puis dire à la Chambre qu'elle jouit d'une protection très élevée. Il est incontestable que le tarif américain a pour résultat d'encourager la production de la laine. Un droit de trois à cinq cents par livre sur la laine importée des Etats-Unis ou d'ailleurs permettrait à notre industrie lainière, j'en suis sûr, de prendre autant de développement, toute proportion gardée. Le ministre des Douanes, je l'espère, appliquerait ce droit rigoureusement, car il s'agit d'une question d'une extrême importance.

M. McCARTHY (Calgary) : Les assertions du représentant de Lanark-nord vont de pair avec nombre de commentaires que cornent aux oreilles des habitants de l'Ouest ceux qui, après un court séjour au milieu d'eux, s'imaginent qu'ils sont au courant de la situation. Un jour, j'ai entendu, ainsi que le ministre des Finances, les représentations faites à la commission du tarif par l'Association des éleveurs de moutons de l'Ouest. Ils se plaignaient de n'avoir pas réalisé de bénéfices depuis quelques années; de fait, disaient-ils, ils ne pouvaient pas vendre leur laine aux prix courants. Leurs déclarations ne furent pas contredites ni mises en doute. M. Quick, président de l'association, qui partage les opinions politiques du député de Lanark-nord, était présent, ainsi que M. C. W. Peterson. Les délégués soumirent à la commission du tarif le mémoire de cette association.

En feuilletant les rapports du dernier exercice, je constate que nous n'avons exporté que 1,500,000 livres de laine, tandis que nous en avons importé 6,500,000 livres. Je voudrais rafraîchir la mémoire de l'honorable député et lui faire observer qu'avant 1897, toutes les laines entraient en franchise au Canada. Ensuite, le tarif Fielding imposa un droit de trois cents par livre sur certaines qualités de laine.

Cette année-là, on avait exposé à la commission du tarif que notre pays avait importé 32,500,000 livres de laine en vingt-six ans sans percevoir de droits, pour ainsi dire. Le député de Lanard-nord, j'imagine, défend la cause de quelque établissement industriel, mais que fait-il de la protection que réclame le cultivateur de l'Ouest ? Voilà un cas où la commission du tarif pouvait le protéger, mais elle n'en a pas tenu compte.

Le ministre des Finances laisse entendre que, si la classification est défectueuse, je devrais lui signaler ou indiquer au ministre des Douanes par où elle pêche. Ce n'est pas à moi que cette tâche incombe. Ces renseignements ont été fournis à la commission du tarif qui devait avoir un but lorsqu'elle s'est rendue dans cette partie du pays. Si la classification est défectueuse, c'est au cabinet à s'en enquérir et à appliquer le remède. Il peut retenir les services d'un homme du métier. Mon seul devoir est de rappeler au ministre les représentations qui lui ont été faites à ce sujet et de lui demander de réserver l'article jusqu'à ce qu'il se soit renseigné.

M. CALDWELL : C'est la première fois qu'on me reproche d'être un touriste. Mes voyages dans l'Ouest avaient pour but d'obtenir que les éleveurs de moutons produisent

une laine que nous pourrions utiliser dans l'est. Depuis quatre ou cinq ans, je visite les propriétaires de ranches et je les renseigne sur la qualité de la laine qu'ils devraient obtenir. Entre autres, je me suis rendu au ranche de M. Quick. Je leur ai conseillé de produire une laine plus fine que la laine ordinaire de l'Ontario. Je leur ai dit qu'en élevant des mérinos du Shropshire ou du Montana, ils obtiendraient une qualité de laine que nous achèterions volontiers. Lors de mes différentes visites, les éleveurs de moutons m'ont appris qu'ils pouvaient vendre leur laine dix cents la livre et réaliser un bénéfice. L'an dernier, j'ai payé cette laine vingt cents la livre, prix satisfaisant, il me semble.

Quoi qu'il en soit, il ne s'agit pas de cela. Le droit sur la laine n'a pas varié depuis 1894. Je ne suis pas hostile aux intérêts de nos producteurs de laine. Nous désirons travailler de concert avec eux, acheter leur laine et l'employer dans nos fabriques —j'en achète moi-même une grande quantité—plutôt que de nous approvisionner à l'étranger. Ce sont ces sentiments qui ont dicté mes paroles.

M. CLEMENTS : L'honorable député (M. Caldwell) est un fabricant de lainages pour lequel j'ai de la sympathie. D'un autre côté, si le ministère ne juge pas à propos de protéger les fabricants de lainages du Canada, il ne s'ensuit pas que les cultivateurs de ce pays doivent souffrir de cette décision. Pourquoi souffriraient-ils à cause des fabricants de lainages dont l'industrie n'est pas très florissante. De même que le représentant d'Assiniboïa, je suis d'avis d'accorder plus d'aide aux éleveurs de moutons de ce pays. Je puis dire au ministre des Finances que, depuis l'imposition d'un droit élevé sur la laine canadienne par les Etats-Unis, nous avons perdu un marché où nous trouvions autrefois de prompts acheteurs. Dans mon district où cent cultivateurs se livraient à l'élevage des moutons il y a dix ans, il n'y en a plus un seul qui s'occupe de cette industrie. Dans la province d'Ontario les moutons sont devenus rares et, naturellement, les prix de la laine fluctuent comme ils ont toujours fait. Cependant, les cours actuels seraient avantageux.

Les cultivateurs de mon district désirent se livrer de nouveau à l'élevage des moutons, mais il est difficile de se procurer de bonne race. Désirant en obtenir de cinquante à soixante-quinze pour ma ferme, l'an dernier, j'ai difficilement pu me les procurer. Je crois qu'on devrait venir en aide non seulement aux cultivateurs de l'Ouest mais aussi à ceux de tout le Canada, afin de les engager à entreprendre l'élevage des moutons qui, selon moi, serait avantageux pour les cultivateurs et pour le pays. D'ailleurs, le cultivateur a droit à des égards comme le fabricant. L'honorable ministre sait quel remède il faut à l'industrie des lainages. A titre de fabricant et de membre du cabinet, c'est à lui de le faire appliquer.

M. HENDERSON : Je désire relever certaines observations du ministre des Finances. Cet après-midi, celui-ci a attribué aux paroles que j'ai prononcées il y a quelques semaines un sens que je n'ai pas voulu leur donner. Il s'agissait alors de l'augmentation générale des impôts et j'ai montré un tableau qui indiquait que ceux-ci s'étaient beaucoup accrus depuis dix ans. Faisant allusion à des propos tenus la veille ou l'avant-veuille au cours d'un débat sur la protection accordée aux produits agricoles, j'ai dit (p. 1390 v. f. des Débats) :

M. HENDERSON : Je ne me plains pas, je constate seulement quelle a été la somme des impôts en 1906. Je n'approuve ni ne désapprouve. Je fixe la somme totale des contributions à $50,571,872, et je divise cette somme par le chiffre des importations totales, imposables et franches, après déduction de 10 p. 100, équivalent de la hausse des prix (afin d'avoir un juste point de comparaison avec l'état des choses d'il y a dix ans); et je dis que la quotité de l'impôt est aujourd'hui de 19.26, tandis qu'elle était alors de 18.28. Et quand l'honorable ministre déclare que le gouvernement actuel réduit les impôts, je lui déclare qu'il se trompe, que le chiffre de l'impôt, loin d'avoir été réduit, a été augmenté. Un honorable député nous a reproché, hier soir, de demander un surcroît de protection. Je ne demande rien de tel, Dieu m'en garde. Les impôts sont déjà assez lourds. Je suis même d'avis que ces messieurs de la droite ont été trop loin à beaucoup d'égards.

J'ai parlé d'une manière générale sans préciser aucun article. Quoi qu'il en soit, le ministre des Finances me demande un exemple. Alors, la première chose qui me vint en l'idée fut la question des lainages dont je me servis afin de démontrer que, grâce au renchérissement des marchandises, le même droit procurait une plus grande protection au fabricant. Lorque le ministre des Finances me demanda de citer un exemple, je mentionnai le tweed écossais, mais mon intention n'était pas de combattre le relèvement du droit sur les lainages, ce que le ministre des Finances semble croire. J'aurais pu parler d'un dollar valant de coton ou d'une foule d'autres articles pour rendre ma pensée plus claire. Il n'est pas juste de conclure de mes paroles que je me suis opposé au droit sur les lainages. Je déclare sans plus tarder que ce n'était pas mon intention et que, s'il y a une industrie qui a besoin de l'aide du Gouvernement, c'est l'industrie des lainages, à toutes les phases de la fabrication. C'est certainement ma conviction itime. Cette industrie est l'une des plus importantes du pays. L'an dernier, nos importations d'articles en laine se sont élevées à $15,707,000 tandis que nos exportations n'ont atteint que $501,454. Voilà des importations considérables comparées aux exportations. C'est une industrie que le tarif canadien doit protéger. Je prétends que nous pouvons

ausssi bien nous servir du tarif pour nous défendre contre l'importation des denrées étrangères qu'avoir recours à la milice pour repousser l'ennemi.

Je le répète, si une industrie mérite d'être protégée par le tarif, c'est l'industrie des lainages. Je l'ai toujours cru et déclaré.

Elle est importante, ses ramifications sont nombreuses, et elle occupe une nuée d'ouvriers qui consomment les produits de nos cultivateurs. J'ai prétendu que les impôts étaient plus lourds qu'autrefois et qu'il était temps de faire halte, mais je n'ai pas songé à signaler cet article du tarif en particulier ni à le critiquer. On pourrait s'en prendre à beaucoup d'autres entreprises qu'à l'industrie des lainages qui est digne de toute la sollicitude de nos gouvernants.

M. R. L. BORDEN. Je désire savoir du ministre des Finances si l'Association des éleveurs de moutons de l'Ouest a soumis des conclusions, quelles étaient ces conclusions et si on les a adoptées en partie.

L'hon. M. FIELDING : Non; elle demandait l'imposition d'un droit sur la laine brute et nous n'avons pas pu nous rendre à son désir.

Quant à l'observation du député de Halton (M. Henderson), si celui-ci consulte les Débats, il constatera qu'en faisant allusion à lui dernièrement, je ne lui ai pas attribué de commentaires sur la question des impôts ou de la production. J'ai rappelé qu'il avait dit que le droit sur les tweeds était déjà assez élevé.

M. HENDERSON : Non; selon moi, mes paroles ne comportent pas ce sens.

L'hon. M. FIELDING : Je rappelle ce que j'ai dit et non les propos que l'honorable député a tenus. Je veux d'abord mentionner ce que j'ai dit aujourd'hui. L'honorable député déclare qu'il discutait la question des impôts d'une manière générale. Tout ce que je lui ai reproché c'est d'avoir dit: Dieu nous garde de demander un droit plus élevé, et il a ajouté sur le tweed écossais, en particulier. Voilà ce que j'ai dit aujourd'hui.

M. HENDERSON : C'était en manière d'exemple.

L'hon. M. FIELDING : Il s'agit de savoir si j'ai commis une injustice envers l'honorable député. S'il se dédit, s'il désire revenir à son ancienne doctrine, je n'ai pas de reproche à lui faire, cela va sans dire. En attendant, je citerai les Débats pour établir ce qu'il a dit. Je lis à la page 1390 :

> Un honorable député nous a reproché, hier soir, de demander un surcroît de protection. Je ne demande rien de tel, Dieu m'en garde. Les impôts sont déjà assez lourds. Je suis même d'avis que ces messieurs de la droite ont été trop loin à beaucoup d'égards.

M. FIELDING : A quels égards?

M. HENDERSON.

M. HENDERSON : Prenons le tweed écossais; par exemple, si l'honorable ministre le veut bien. J'ose dire que, sur cet article, le droit est plus élevé aujourd'hui qu'il ne l'était en 1896.

L'honorable député (M. Henderson) a choisi cet exemple. S'il s'est fourvoyé, ce n'est pas ma faute ; il ne doit pas s'en prendre à moi.

M. HENDERSON : Je répète ce que j'ai dit : lorsque le ministre m'a demandé un exemple, je lui en ai fourni un s'appliquant au principe et non à un cas particulier.

L'hon. M. FIELDING : Et j'en restreins l'application à un seul article.

M. R. L. BORDEN : En matière de tarif, le ministre ne devrait pas appuyer sur le sujet des contradictions

L'hon. M. FIELDING : J'ai autant raison d'en parler que l'honorable chef de l'opposition.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas mon avis.

L'hon. M. FIELDING : C'est le mien.

M. BARR : Cette question est très importante et sur laquelle les avis sont partagés. Elle a tant d'importance pour les cultivateurs du Canada que nous devrions la réserver afin de l'étudier avec plus de soin que nous pourrions le faire à l'heure qu'il est. Il y a tant de différence entre les exportations de laine et les importations des marchandises que la laine sert à fabriquer qu'il y a lieu à plus de réflexion, il me semble. Il est incontestable que cette industrie périclite au Canada. Il y a dix ans, les cultivateurs considéraient l'élevage des moutons comme l'une de nos grandes industries nationales. Ils espéraient, et ils l'espèrent encore, qu'elle prendrait de grands développements dans les vastes prairies de l'Ouest. Il est certain qu'on peut élever des moutons et obtenir de la laine à meilleur marché que dans toute autre partie de l'univers. Si nos lainages coûtent trop cher et si nous pouvons les fabriquer au pays, le service que nous rendrons à la classe agricole sera beaucoup plus grand que le montant des droits qu'on pourra économiser. Or, rien n'empêche que nous en fabriquions plus qu'aujourd'hui. Je crois donc que dans les circonstances, sachant que les cultivateurs de l'Ouest, les éleveurs de moutons de différents endroits, ont demandé en vain un changement, qu'une certaine qualité de laine n'est pas protégée—qu'il y a probablement eu une classification défectueuse—il serait sage de réserver cette question afin d'étudier comme elles le méritent, les recommandations des cultivateurs, des éleveurs de moutons et des fabricants.

M. ELSON : A titre de cultivateur et un peu comme producteur de laine, je porte un vif intérêt à cette question. Je remarque qu'il s'importe une grande quantité de laine

qui n'a pas reçu d'autre façonnement que le lavage. Nous avons importé un peu plus de 3,300,000 livres de cette laine provenant d'au moins seize pays différents. Je désire beaucoup savoir sans avoir pu l'apprendre quelle quantité de grosse laine, comme celle des moutons Lincoln, Leicester, Cotswold et Shropshire de l'Ontario, le Canada importe.

Le ministre dans sa sagesse a cru devoir imposer sur les laines longues, qui jusqu'à présent entraient en franchise, un droit de 2 cents dans le tarif de préférence, deux cents et demi dans le tarif intermédiaire et trois cents dans le tarif général. C'est sans doute une amélioration sur l'ancien tarif, mais je crois encore que l'on ne rend pas justice aux producteurs de laine du pays et que le tarif est trop bas, si l'on considère la grande quantité de laine qui est importée. Naturellement, je sais qu'en partie la laine qui est importée est de la laine fine. Nous ne produisons pas de laine fine dans l'Ontario, mais il y en a en quantité assez considérable dans le Nord-Ouest, et en conséquence, je crois que cette question est de très grande importance pour les cultivateurs du pays. Je m'accorde donc avec l'honorable député qui a demandé de réserver l'article.

L'hon. M. FIELDING : Si l'honorable député désire que l'article soit réservé afin que lui-même et d'autres députés qui ont parlé déjà puissent le discuter davantage, je n'y ai aucune objection, mais je puis l'assurer qu'en ce qui nous concerne, nous l'avons étudié très soigneusement, et bien que nous soyons toujours disposés à accepter des avis de quelque côté qu'ils nous viennent, je crois que dans ce cas-ci, il est difficile qu'on nous en présente que nous n'ayons pas déjà reçus. La question a été étudiée depuis A jusqu'à Z, et je ne crois pas que nous puissions imposer les droits que demandent les producteurs de laine qui sont venus devant la commission à Calgary.

M. ELSON : Avez-vous quelque moyen de connaître la quantité de grosse laine importée dans ce pays ?

L'hon. M. FIELDING : Nous n'avons que les rapports des officiers de douane, et c'est aux évaluateurs en douanes à faire la distinction entre les deux qualités de laine. Il entre dans le pays très peu de la laine décrite dans cet article comme imposable. Naturellement si l'on se plaint que de la laine qui y est de la qualité qui devrait payer des droits a été entrée en franchise, tout ce que le Gouvernement peut faire est de soumettre la question aux évaluateurs en douanes et de faire plus rigidement à l'avenir la ligne de démarcation. Mon honorable ami de Calgary (M. L. G. McCarthy) fait erreur lorsqu'il dit que nous avons changé cet article du tarif en 1897. Il a dit qu'avant 1891 toute la laine était imposable et qu'à cette époque nous avons remanié le tarif de cette façon, mais on trouvera le même article non seulement dans le tarif de 1897 mais aussi dans le tarif de 1894. Naturellement, s'il existe de meilleurs moyens que ceux que nous avons au département des douanes de faire la distinction entre les deux qualités de laine, nous serons très heureux de nous en servir.

M. McCARTHY (Calgary) : Le ministre des Douanes était présent lorsque ces représentations ont été faites à la commission à Calgary. Je puis me tromper et j'avoue ne pas avoir autant de connaissances que lui, mais je crois que le droit de 3 cents a été imposé pour la première fois dans le tarif de 1897. Cependant, si ce droit existait dans le tarif de 1894, je présume que c'était dans le but de protéger les producteurs de laine.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons cru que le tarif était bon.

M. McCARTHY (Calgary) : Sans doute, mais il est évident que les producteurs de laine ne sont pas protégés.

L'hon. M. FIELDING : Cela n'est pas prouvé.

M. McCARTHY (Calgary) : Je crois que cela est clair pour tous ceux qui réfléchissent un instant. Depuis cette date, les importations de laine ont augmenté d'une façon régulière—importations de la même qualité de laine qui entrait dans le pays avant l'insertion de cet article. Les producteurs de laine qui se sont présentés devant la commission à Calgary ont fait voir bien clairement en quoi la classification en vertu de cet article était défectueuse. Je ne prétends pas avoir de connaissances spéciales en la matière, et je ne fais que répéter les objections qui ont été offertes devant la commission à Calgary.

M. R. L. BORDEN : Le ministre nous dit qu'il a étudié cette question depuis A jusqu'à Z, il doit conséquemment être au fait de tout ce qui est dit dans ce mémoire.

L'hon. M. FIELDING : De quelle assertion particulière voulez-vous parlez ?

M. R. L. BORDEN : De celle-ci : la laine que les manufacturiers canadiens achètent dans la Nouvelle-Zélande est d'une qualité semblable à celle qui est produite dans nos territoires, et nos manufacturiers la paient 4 et 5 cents de plus qu'ils ne veulent payer pour la laine du pays. Le ministre s'est-il assuré si cette assertion était exacte ? Le mémoire dit encore :

> Il est raisonnable de supposer que le but de cet amendement. . .

On parle ici du remaniement fait au tarif en 1894 et qu'il croyait avoir été fait en 1897.

> Il est raisonnable de supposer que le but de cet amendement était de venir en aide aux producteurs de laine canadienne, mais

le fait que pas un seul sou de droit n'a été perçu sur la laine pendant les 26 dernières années—bien que 32 millions et demi de livres de laine soient entrées dans le pays, démontre bien que le tarif n'a pas eu l'effet désiré ou que le Canada a été fraudé de revenus très considérables par la classification des laines extraordinairement défectueuse adoptée dans le tarif, classification qui laisse la porte ouverte aux fabricants pour importer toutes sortes de laines en franchise, et ceux-ci en ont profité dans toute la mesure possible.

Ce mémoire sur lequel je n'ai pu jeter les yeux que pendant quelques instants contient beaucoup de renseignements. Le mémoire dit que la Nouvelle-Zélande, avec une étendue de 104,471 milles carrés a 19,355,-195 moutons. On ne peut pas comparer ce pays au nôtre, mais l'état de Montana qui a une étendue de 146 milles carrés a 4,215,-000 moutons. L'Alberta et la Saskatchewan avec une étendue de 505,314 milles carrés et des conditions généralement favorables à l'élevage des moutons n'ont encore aujourd'hui, d'après ce mémoire, que 153,000 moutons, soit environ un 25ème du nombre de moutons qu'il y a dans le territoire de Montana qui n'a que le quart de l'étendue de ces deux provinces. Si l'on peut établir la vérité de ces assertions, je crois que mon honorable ami, nonobstant ce qu'il a dit, devrait remettre cet article à l'étude. Ce qui m'intrigue, et j'ai suivi avec beaucoup d'attention le discours de mon honorable ami de Lanark (M. Caldwell) c'est ceci : si la laine qui est aujourd'hui importée dans le Canada sert des besoins qui pourraient être tout aussi bien servis par la laine produite dans le Canada, pourquoi importerions-nous la laine d'une qualité et d'une espèce qui pourraient être produites facilement au Canada ? Je croirais que si la laine produite dans notre pays répond aussi bien aux besoins de nos manufacturiers que la laine importée, nous devrions donner une attention très sérieuse à la demande contenue dans ce mémoire. Il est hors de doute que les cultivateurs dans l'ouest ont consenti à accepter la protection sur plusieurs articles manufacturés dans ce pays. Il est vrai qu'ils murmurent de temps à autre, mais d'une façon générale, ils acceptent le tarif sans trop se plaindre et lorsqu'ils font une demande qui peut aider au développement de ce qui pourrait devenir une grande industrie, nous ne devrions pas la traiter à la légère.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami conclut trop vite que les cultivateurs ont généralement demandé l'imposition d'un droit sur la laine. Il est vrai que les cultivateurs, dans le district représenté par l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) et peut-être des cultivateurs d'autres parties du pays, ont pu demander l'imposition de droits sur la laine, mais les cultivateurs en général ne veulent pas que les droits soient augmentés, surtout sur les lainages qui sont un article de nécessité toute particulière dans un pays froid comme l'Ouest. La question est très simple, comme on peut en juger d'un simple coup d'œil. La classification des laines est un point d'importance mineure. Ce n'est pas un simple changement dans la classification des laines que la délégation a demandée, bien qu'elle ait prétendu que des lainages qui devraient payer des droits étaient admis en franchise.

M. R. L. BORDEN : Lorsque mon honorable ami dit que c'était une simple question...

L'hon. M. FIELDING : Seulement en ce qui concerne les droits.

M. R. L. BORDEN : Je lui demanderai s'il est vrai ou non qu'une partie de la quantité énorme de laine que nous avons importée est d'une qualité qui pourrait être produite dans le pays. Ne croit-il pas que c'est là une considération importante ?

L'hon. M. FIELDING : Admettant cela, il reste toujours le fait que si vous imposez un droit sur la laine, vous devez, à moins que vous ne vouliez fermer les fabriques, augmenter les droits sur l'article manufacturé. Au sujet de la classification, lorsqu'une catégorie d'articles est imposable et qu'une autre qui lui ressemble beaucoup est admise en franchise, il est toujours possible de différer d'opinion quant aux articles qui doivent être soumis aux droits et ceux qui en doivent être exemptés. Si les laines de la Nouvelle-Zélande sont tombées dans la catégorie décrite dans le tarif—laines produites au Canada—elles ne doivent pas être exemptes de droits.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas que les Etats-Unis produisent assez de laine pour suffire à leurs manufactures de lainages ?

L'hon. M. FIELDING : Je crois qu'elles en importent un peu.

M. R. L. BORDEN : Leurs droits sont beaucoup plus élevés, et est-ce que cela n'a pas contribué à développer la production de la laine dans leur pays et est-ce que nous n'avons pas dans le Canada des districts aussi propices pour la production de la laine que le Montana ou autres parties des Etats-Unis ? Si ce que disent ces personnes qui sont au courant de l'industrie de la laine est vrai, est-ce que les fabricants de lainages du Canada ne pourraient pas obtenir dans le pays toute la laine dont ils ont besoin ? Est-ce que les désavantages dont ils souffriraient dans les commencements ne disparaîtraient pas lorsque la production de la laine se sera développée dans l'Ouest ? Je crois que c'est là une question que nous devrions considérer.

L'hon. M. FIELDING : Mon honorable ami devrait élargir la question. Il ne devrait pas demander seulement s'il est possible d'encourager la production de la laine au Canada au moyen d'un droit sur la laine importée, mais si nous pouvons aider à toute

l'industrie des lainages en adoptant tout le tarif des Etats-Unis. Mon honorable ami n'exprime qu'un côté de la question. Il oublie que pour encourager l'industrie de la laine, les Etats-Unis ont dû imposer des droits s'élevant à 70, 80 et 90 et, comme je l'ai montré dans un cas particulier, cent pour cent sur les lainages. L'essence de la question est que si vous imposez un droit sur la laine brute, vous devez accorder une compensation aux fabricants de lainages en élevant les droits sur leurs produits. C'est une proposition bien simple. C'est cela que j'ai eu en vue lorsque j'ai dit que nous avions étudié la question depuis A jusqu'à Z, et que la classification présente des difficultés. J'avoue que lorsqu'un article est admis en franchise et qu'un autre article de la même catégorie est imposable, les officiers de douane auront un peu de difficultés à classifier. Et nul doute, il arrivera quelquefois qu'un article de la catégorie imposable sera classé dans la catégorie des articles admis en franchse. Le fait que cet article est admis en franchise indique simplement que les autorités douanières le considèrent comme appartenant à cette catégorie. Il ne s'ensuit pas que leur décision soit juste. C'est tout simplement la meilleure qu'ils ont pu donner. Mais si vous fermez les fabriques de lainages, qui va acheter la laine produite sous votre tarif de protection ? Si vous encouragez les cultivateurs à produire de la laine et qu'ensuite vous n'avez pas de fabrique pour l'utiliser, la situation n'en sera pas meilleure. La question que la commission du tarif a eu à considérer n'était pas seulement : est-il bon de produire la laine au Canada ? Mais, peut-on ajuster les droits de façon à encourager la production de la laine et en même temps maintenir les droits sur la laine ouvrée à un taux raisonnable ? Nous croyons que les droits sur les lainages sont d'une manière générale à peu près ce qu'ils devraient être et qu'ils ne pourraient pas être beaucoup augmentés, et à moins que nous soyons prêts. . .

M. W. F. MACLEAN : Avalez le tout.

L'hon. M. FIELDING : Je comprends parfaitement que mon honorable ami (M. Maclean) serait prêt à avaler le tout comme il l'a dit. Il serait prêt à imposer un droit de cent pour cent sur les lainages. J'admire sa logique, mais je ne crois pas qu'il trouve beaucoup de personnes même dans son propre parti, pour le suivre et aller aussi loin que cela. La question ne demande pas beaucoup de discussion. Si nous sommes prêts à dire que pour élever un plus grand nombre de moutons dans le Canada, nous consentons à imposer des droits de douane de 80, 90 et 100 p. 100 sur les lainages, ainsi qu'on le fait dans les Etats-Unis, nous aurons cet élevage. Mais sommes-nous prêts à le faire ? Je crois que les honorables membres des deux côtés de la Chambre ne le voudraient pas.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre (M. Fielding) a-t-il étudié la question assez à fond pour savoir de combien serait augmenté le coût des lainages de différentes sortes dans tout le pays ? Il est bien bon de dire que si nous voulons protéger l'industrie des lainages, il nous faudra imposer des droits de 100 p. 100. C'est pousser la chose à l'extrême limite ; mais le département des Douanes devrait avoir des experts capables de comparer le prix des articles manufacturés avec le prix de la laine et d'établir une échelle de droits qui permettrait au Canada un de ces jours, de faire aussi bien que d'autres pays qui ne sont pas dans une situation plus avantageuse pour le développement de l'industrie des laines. Supposons qu'ils en viennent à la conclusion qu'il serait juste d'imposer un droit de 2 cents la livre sur la laine. Partant de cette base, ils pourraient estimer quels droits *ad valorem* il serait nécessaire d'imposer sur les divers articles manufacturés pour les protéger et cependant être juste envers le consommateur. Il ne serait pas nécessaire de porter les droits à 100 p. 100 ou 50 p. 100 ou 45 p. 100, et si ces droits sont répartis sur tous les articles manufacturés, il me semble qu'ils n'en augmenteront pas beaucoup le coût pour le consommateur. La principale difficulté c'est que le ministre ne semble pas avoir procédé d'après un principe défini. La question pour lui paraît simplement d'avoir été jusqu'à quel point il pouvait se risquer d'aller dans un sens, et jusqu'à quel point dans l'autre. Mais nous devons avoir confiance dans notre pays et dans ses ressources, et il nous est possible d'employer autant d'ouvriers dans nos industries textiles et autres que les autres pays en emploient en proportion de leur population. Nous voudrions voir se développer ces industries parmi nous. Prenons, par exemple, l'industrie des cotonnades que nous avons discutée cet après-midi. Un membre de cette Chambre nous a dit que nous sommes obligés de faire venir de France ou d'Angleterre les cotonnades fines. Se propose-t-on de rester toujours dans cette condition, et de continuer à payer tribut aux autres pays pour nos cotonnades fines ? Ou devons-nous, nous préoccupant de l'avenir et de notre développement, chercher à créer des industries variées chez nous ? Mais comment arriverez-vous à cela, si vous vous arrêtez à moitié chemin, et même si vous n'allez pas à moitié chemin, au lieu de faire tout le chemin qui conduira à une politique qui amènera le résultat désiré ?

Le gouvernement et le pays devraient décider d'abord vers quel but nous devons diriger nos efforts. Devons-nous diversifier nos industries, ou nous en tenir à la production naturelle de la matière brute ou naturelle nécessaire à ces industries ; et dans ce cas serons-nous assez courageux pour faire ce qui est absolument nécessaire pour obtenir ce résultat, ou nous arrêterons-nous à mi-

chemin dans l'accomplissement de ce que nous désirons tous voir se réaliser ; mais qui pourrait tout de même nous coûter quelque chose ? D'après moi, c'est une proposition bien simple et toute d'affaire. Voulons-nous la protection et comme résultat le développement industriel et de forts salaires ? Prenons alors les moyens propres d'arriver à cela. Sinon, ne faisons pas de tentatives qui seront inévitablement infructueuses. Si nous devons payer un prix élevé pour nos marchandises, soyons certains d'en avoir un bénéfice équivalent.

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

## Reprise de la Séance.

M. WRIGHT (Muskoka) : Comme représentant d'un district rural je crois de mon devoir de faire connaître au comité les vues de ce district. Pendant l'élection de 1904 je me suis déclaré favorable à une élévation du tarif sur tous les produits agricoles du pays, et j'ai été approuvé dans presque tous les bureaux de votation du comté. Je veux donc faire connaître les vues de quelques-uns de mes électeurs. A une nombreuse assemblée tenue à Port-Carling, depuis que le tarif actuel a été déposé devant la Chambre et publié dans les journaux, les cultivateurs de mon comté ont discuté la question du tarif et ont adopté les résolutions suivantes :

Nous les sultivateurs de Port-Carling et des districts environnants, réunis en assemblée publique, désirons faire connaître au parlement fédéral nos vues sur la question du tarif. Bien que nous n'approuvions pas le principe d'un tarif élevé, nous ne pouvons pas ignorer que la république voisine des Etats-Unis a prospéré sous un tarif élevé, et pourquoi ne le pourrions-nous pas nous-mêmes?

Nous demandons donc, comme principe de commerce équitable, que le Canada impose sur tous les produits des pays étrangers les mêmes droits de douanes qu'ils imposent sur les nôtres, sou pour sou. Nous enregistrons un protêt solennel contre les primes aux industries locales, et nous demandons que l'on donne l'aide nécessaire à ces industries en composant un tarif suffisamment élevé sur toutes les importations des pays étrangers et cela exempterait de payer des primes et obligerait les nations étrangères qui taxent nos produits si lourdement à payer les droits sur tels produits. Nous nous opposons fortement à porter le fardeau du paiement de primes pour le seul bénéfice des nations étrangères. Nous protestons contre la tromperie malhonnête du libre-échange, qui n'a jamais existé et n'existera jamais, et nous voulons être mis sur un pied d'égalité commerciale et nous demandons que l'on impose des droits égaux à ceux que nous imposent les nations étrangères, et nous voulons avoir la réciprocité de préférence dans tout l'empire anglais. Nous demandons conséquemment par les présentes à notre député (M. W. H. Wright) de présenter cette résolution au parlement fédéral.

M. FIELDING.

Cette résolution a été proposé par M. W. S. Noble et appuyée par M. C. Croucher, et adoptée, cinq seulement votant contre. Le ministre des Finances a prétendu que les cultivateurs étaient universellement en faveur d'un tarif peu élevé. Je soumets cette résolution afin de montrer que dans le district que je représente, ce n'est pas l'opinion universelle. C'est la seule assemblée publique qui a été tenue depuis que le nouveau tarif a été publié, et je n'ai aucun doute, d'après ce que je connais de la population dans mon comté que la même opinion prévaut dans une grande mesure dans cette partie du pays. Ce n'est pas mon intention d'entrer dans une discussion générale du tarif ; je veux simplement dire que je crois que les électeurs de mon comté sont en faveur d'un tarif purement canadien—le Canada aux Canadiens. Je crois que nous perdons un temps précieux dans cette Chambre en retouchant un peu le tarif ici et un peu là. Nous devrions avoir un grand but en vue ; ce but devrait être le développement des industries canadiennes de toutes sortes, industries agricoles comme les autres, et je crois que l'on peut en faisant cela, procurer des bénéfices à toutes les classes de la société. Mais il ne faut pas que les changements dans le tarif soient faits par miettes comme nous le faisons. Nous devrions envisager la question à un point de vue national ; nous devrions nous guider d'après un grand principe général, et faire une revision complète du tarif en vue des intérêts de l'industrie canadienne.

M. ELSON : Le ministre des Finances nous a dit que très peu de cultivateurs étaient venus devant la commission demander une augmentation des droits sur la laine. Il y a une bonne raison pour cela. Le prix de la laine a été très bas en ces dernières années, et le cultivateur n'a pas reçu de la toison de ses moutons suffisamment pour payer leur hivernage. Conséquemment, l'élevage des moutons a presque cessé. Très peu de cultivateurs gardent maintenant des moutons, et c'est sans doute la raison pour laquelle peu de cultivateurs ont demandé une augmentation de droits sur la laine. N'ayant pas de moutons, ils n'étaient pas intéressés dans la question. Les tableaux du commerce nous montrent que nous importons de la laine de quinze pays différents : de l'Angleterre, de l'Australie, de l'Afrique, des Indes, de la Nouvelle-Zélande, de la République Argentine, de la Belgique, des Etats-Unis, de la Chine, de la France, de la Hollande, du Chili, de la Russie, de la Turquie, et une grande quantité des Etats-Unis, dont le chiffre total s'élève à 6,300,000 livres. La laine que nous importons est de la laine lavée. Nous savons tous que généralement la laine que nous achetons des cultivateurs n'est pas lavée : conséquemment, la quantité de laine importée, si elle n'était pas lavée, s'élèverait à 2 millions de livres de plus. Je crois,

monsieur le Président, que les droits devraient être plus élevés, au moins sur la grosse laine afin de donner plus de protection aux cultivateurs.

Art. 572. Tapis ou imitations de tapis de Turquie ou autres tapis et descentes de lits, et tapis n.a.p., 25 p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Après le mot "tapis", je voudrais insérer les mots de "plancher".

590. Navires, dragues, allèges, yachts, bateaux et autres embarcations, construits en tous matériaux en dehors des limites du Canada et destinés au service dans les eaux canadiennes (non compris les navires immatriculés et ayant permis de faire le cabotage, ni ceux en transit entre le Canada et tout port quelconque étranger), n.a.p., sur la juste valeur marchande de la coque, des gréements, machines, chaudières, meubles et tous appareaux, à son arrivée au Canada, 15 p. 100, 25 p. 100, 25 p. 100.

Ceci est un article nouveau, mais il confirme tout simplement la pratique suivie par le département des Douanes. Il n'était pas rédigé de cette manière dans le tarif précédent, mais il n'y a pas de changement dans les droits.

M. BENNETT : Comment ces évaluations sont-elles faites ? Sont-elles faites par un officier de douanes ou par un fonctionnaire de la marine ?

L'hon. M. FIELDING : Elles sont faites par les officiers ordinaires des douanes, d'après les envois.

M. BENNETT : Les officiers de douanes aux ports d'entrée ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, à moins que le cas ne soit exceptionnel, et alors on envoie un évaluateur spécial.

M. BENNETT : Le ministre peut-il nous dire le nombre de navires qui sont entrés tous les ans dans le Canada au moyen de l'enregistrement à Terre-Neuve et qui venaient des Etats-Unis ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas qu'il en entre maintenant de cette manière. En 1902, nous avons amendé la loi pour faire face à la difficulté.

M. A. C. MACDONELL : Au sujet de l'article 589, je voudrais demander si le Gouvernement a étudié la question d'encouragement à donner à la construction des navires. Cet article permet l'entrée en franchise de navires construits en Angleterre, tandis que les matériaux qui entrent dans la construction des navires dans notre pays, paient des droits, et dans certains cas, des droits très élevés. Cela semble avoir eu l'effet de ruiner entièrement la construction des navires dans le Canada. Je voudrais savoir si le Gouvernement a examiné toute la question qui est très importante et très complexe.

L'hon. M. FIELDING : Cela devient une question de primes. Bien que le Gouvernement l'ait étudiée, je ne suis pas prêt à dire qu'il a décidé quelque chose. Il y a quelques jours, la Chambre a discuté cette question. Nous n'avons pas le pouvoir de taxer les navires anglais, et conséquemment si nous voulons encourager la construction de navires dans le Canada, il faudra le faire au moyen de primes. La question a été soumise au Gouvernement, mais je ne suis pas en mesure présentement de dire ce que nous ferons.

L'hon. M. HAGGART : Ne serait-il pas possible d'admettre en franchise les matériaux qui entrent dans la construction des navires ?

L'hon. M. FIELDING : Si mon honorable ami veut bien lire l'article 470 du tarif il y verra mentionnés un très grand nombre d'articles qui sont admis en franchise lorsqu'ils sont importés pour servir à la construction ou à l'équipement des navires. En outre, la coutume existe depuis très longtemps d'accorder un drawback sur les matériaux de navires. Cela se faisait lorsque nous construisions des navires en bois, mais je crains que nous ne puissions pas continuer la coutume maintenant. Cependant, d'après les règlements actuels du tarif, ceux qui veulent construire des navires en bois peuvent entrer en franchise une grande partie des matériaux qui entrent dans cette construction, et sur la balance, ils peuvent obtenir une remise de droits. On a dit que cela était insuffisant. La principale difficulté dans l'industrie des navires est celle qui a été mentionnée par l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell), savoir l'entrée des navires anglais en franchise, et le constructeur canadien nous a fait remarquer avec beaucoup de force que le seul moyen de lui venir en aide était d'accorder une prime. Il est absolument convaincu de cela, mais le Parlement est-il prêt à la lui accorder ? C'est là une question à étudier.

M. MACDONELL (Toronto-sud) : Le ministre a-t-il dit que le Gouvernement ne pouvait pas imposer de taxes sur les navires anglais construits en Angleterre que l'on fait entrer dans le pays ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne voudrais par admettre que les pouvoirs du Parlement du Canada de taxer ce qui entre dans le pays sont limités, mais c'est une question qui prête à discussion. Je ne veux pas prétendre que nous ne pouvons pas absolument taxer ces navires, mais je crois que l'on conviendra avec moi, que dans le moment surtout il n'est pas opportun que nous le fassions. Au point de vue légal, la question présente des doutes, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit dans le moment. Même s'il était établi que nous avons le pouvoir de taxer les navires anglais, le Gouvernement n'a pas cru sage jusqu'à présent de le faire.

M. BENNETT : Est-ce que les yachts à vapeur américains n'entrent pas au Canada en vertu de baux à long terme ce qui les exemptent alors de payer des droits ?

L'hon. M. FIELDING : La pratique est de permettre aux bateaux de plaisir d'entrer dans le pays pour une courte période, probablement six mois, et il a pu arriver déjà qu'il en soit entré, qui sont restés dans le pays plus longtemps, mais la pratique n'est pas générale.

M. BENNETT : Si l'on entre en franchise dans le pays un yacht loué pour une période de vingt-cinq ans, que fait le département dans ce cas-là ?

L'hon. M. FIELDING : Ce yacht devrait certainement payer des droits.

M. BENNETT : Est-il venu à la connaissance du département des douanes que des cas de ce genre se soient présentés et que les droits n'aient pas été payés ?

L'hon. M. FIELDING : Les fonctionnaires du département me disent qu'ils ne se souviennent pas d'aucun cas de ce genre. Si l'honorable député en connaît et s'il me les soumet, je ferai faire une enquête avec plaisir. Je présume que l'honorable député veut parler des vaisseaux qui font le cabotage sur nos côtes.

M. BENNETT : Je veux parler des yachts de plaisir.

L'hon. M. FIELDING : Des yachts proprement dits ?

M. BENNETT : Oui.

L'hon. M. FIELDING : S'ils sont importés pour vingt-cinq ans de service, ils devraient payer la douane et je crois que c'est ce qu'on ferait aujourd'hui.

M. A. C. MACDONELL : J'ai ici une note qui a trait à la question dont l'honorable député (M. Bennett) vient de parler. J'y lis ceci :

> Une autre question qui, dans notre opinion, se recommande à l'attention des législateurs d'Ottawa, est celle qui a trait à la construction de petits bateaux de plaisance, yachts, tels que yachts à gazoline, etc. De nos jours, le propriétaire d'une de ces embarcations peut construire la coque au Canada, où il peut le faire inscrire comme bateau britannique indépendamment du tonnage ou du volume, traverser cette coque aux Etats-Unis et y installer les machines avec un gréement complet puis ramener le yacht au Canada, dans sa coque canadienne sans payer le droit sur les machines. De la sorte, nos constructeurs maritimes perdent de l'ouvrage, nos artisans sont privés de leur travail et le Gouvernement est privé de revenus.

Le ministre voudrait-il nous dire si cet état de choses existe au Canada ?

L'hon. M. FIELDING : Il est toujours possible que de telles subtilités surgissent dans des lois de ce genre, vu notre contiguïté à la frontière américaine. Mais si un bateau construit et enregistré au Canada navigue comme bateau anglais inscrit, puis revient au Canada comme tel, je dis qu'il y a un doute légitime sur l'application de l'impôt douanier. Il est possible d'éluder la loi sous ce rapport.

M. A. C. MACDONELL : Il est formellement déclaré dans cette note que la coque seule peut être construite et enregistrée au Canada, se rendre dans un port américain, y installer ses machines et le reste du gréement et revenir au Canada sans payer les droits de douane sur l'outillage acheté aux Etats-Unis. Le Gouvernement devrait faire disparaître ce grief.

L'hon. M. FIELDING : Si c'est simplement la coque d'un bateau inachevé qui s'éloigne du Canada dans ce but, je crois qu'on peut exiger que l'excédent de droit soit payé. Mais si c'est un bateau qui peut être enregistré comme bateau britannique et qui l'est comme tel, je ne crois pas que nous puissions l'imposer à son retour au Canada.

M. BENNETT : Une drague doit-elle être enregistrée tout comme un bateau à hélice?

L'hon. M. FIELDING : Je crois que les dragues sont enregistrées. Si je me rappelle bien une discussion récente à la Chambre, je crois qu'une drague a été enregistrée, mais la question se pose si la drague n'est pas une machine plutôt qu'un bateau.

M. DANIEL : Les dragues battent pavillon ?

M. BENNETT : Je crois que nous devrions établir une distinction entre les dragues et les bateaux à vapeur ou à voiles ordinaires. Nous avons au Canada deux grands chantiers de construction, un dans la circonscription de Welland et l'autre dans la ville de Collingwood et je sais que ces deux chantiers ont construit deux de ces puissantes machines, l'une pour la compagnie de construction maritime d'Owen-Sound et l'autre pour la compagnie de construction maritime de Midland. Il est regrettable que ces machines ne soient pas construites en plus grand nombre au Canada et qu'on ne donne pas d'essor à cette industrie.

J'admets avec le ministre des Finances qu'il existe une difficulté dans le cas de navires construits dans la Grande-Bretagne et destinés au service dans les eaux canadiennes. Il prétend que ces navires doivent être admis en franchise car si un bateau anglais a le droit de venir à Montréal sans payer de douane, pourquoi ne pourrait-il pas aussi bien se rendre sur les Grands lacs pour y faire le trafic ? Je sais pour un fait que cinq ou six bateaux de la Turret Line, et bien d'autres que je connais, viennent d'Angleterre pour faire le commerce sur les Grands lacs. Mais les dragues devraient être distinguées des navires ordinaires et le ministre devrait étudier cette question avec soin. Si les dra-

gues venant des Etats-Unis ne sont pas soumises à l'inscription, les droits devraient être augmentés au point d'être prohibitifs, car nous avons au Canada des chantiers de constructions maritimes qui peuvent exécuter ce genre d'ouvrage très avantageusement.

L'hon. M. FIELDING : Si l'honorable député veut se donner la peine de lire l'article 590, il verra que nous avons tout spécialement imposé les dragues. Si les dragues nous venaient de la Grande-Bretagne, enregistrées dans ce pays, il pourrait y avoir un doute sur l'opportunité de les imposer, mais en réalité, elles ne viennent pas de la Grande-Bretagne. Elles viennent des Etats-Unis et il n'y a pas de doute qu'elles seront imposables.

M. BENNETT : Pour dire vrai toutes les dragues qui nous viennent des Etats-Unis ne sont pas neuves et ont déjà servi. Comme il n'y a pas de droits d'inscription à payer en sus du droit de douane, ce dernier au lieu d'être de 25 p. 100, devrait être quasi-prohibitif afin d'aider les chantiers de Collingwood et ceux du comté de Welland.

M. BOYCE : Y a-t-il quelque restriction sur l'importation des Etats-Unis des vieilles coques hors de service qui sont envoyées à rabais au Canada, où elles deviennent les tombeaux d'un grand nombre de braves citoyens canadiens ? Cette importation est-elle prohibée ?

L'hon. M. FIELDING : Ces bateaux paieront les droits de douane et sont de plus soumis à l'inspection du département de la Marine.

M. BOYCE : Si je suis bien renseigné, il n'y a pas d'unité d'inspection et quiconque désire importer un bateau médiocre peut l'importer sans inspection au port d'enregistrement. Un bateau qui a été condamné aux Etats-Unis ou qui croule de vétusté peut être amené au Canada, mis en radoub de façon à satisfaire l'inspecteur canadien et mis en service sur les lacs au Canada.

L'hon. M. FIELDING : Dans ces cas, me disent les fonctionnaires du département des Douanes, le navire doit avoir une licence. Il doit subir l'inspection selon la loi canadienne et le département des Douanes doit être convaincu de la solidité du bateau. L'inspection est faite par le département de la Marine avant la délivrance de la licence par le département des Douanes.

M. BOYCE : Les mêmes dispositions s'appliquent aux bateaux de transport ?

L'hon. M. FIELDING : Oui, tout navire étranger présenté à l'inscription au Canada et pour y faire le cabotage est soumis à l'inspection.

M. A. C. MACDONELL : Un autre grief en sus de celui que j'ai constaté tout à l'heure au sujet du gréement des coques canadiennes aux Etats-Unis est la question des radoubs, etc. Nous avons au Canada de vastes chantiers maritimes, deux à Toronto et d'autres dans l'Ontario, dans lesquels de gros capitaux ont été placés et qui sont en mesure de faire d'aussi solide ouvrage que n'importe où dans l'univers entier. Il est sorti des chantiers de Toronto des bateaux qui soutiennent la comparaison avec ceux des chantiers de la Grande-Bretagne ou d'ailleurs. Je ne sais pas si dans ce cas la faute en est à l'insuffisance des droits de douane ou si elle en est à une application erronée de la loi douanière, mais la note que j'ai commencé à lire et qui a été préparée par un grand établissement de construction maritime dit encore ce qui suit :

> Une autre question se recommande à l'attention de nos législateurs. Les grands navires canadiens peuvent entrer en cale de carénage aux Etats-Unis pour y subir les radoubs nécessaires et acheter du gréement puis revenir au Canada sans payer de droits, tandis que dans toutes les autres branches du commerce, la personne ou la maison qui fait faire les moindres travaux de réparation aux Etats-Unis d'Amérique est tenue de payer les droits sur le coût de ces réparations et de plus faire rapport des travaux exécutés, ou à défaut de se conformer à cette règle, tout le bateau est soumis à l'impôt de la douane à son retour au Canada. Ces radoubs se font continuellement aux Etats-Unis et sont devenus une menace aux constructeurs canadiens.
>
> Nos voisins ont conscience de l'injustice de cette politique et leur gouvernement exige un rapport de tous les radoubs exécutés en port canadien, et le gouvernement ajoute la moitié du coût des réparations qui ont été faites ailleurs que dans les ports américains.
>
> D'après la loi actuelle, un navire canadien a le droit de se procurer dans un port étranger les provisions nécessaires pour lui permettre d'atteindre le port canadien le plus proche, mais il n'est pas probable que l'esprit de la loi soit assez souple pour permettre à un navire canadien de se procurer les voiles, les ancres, les agrès, une quantité illimitée de travaux de charpenterie et toutes espèces de réparations dans ses machines, puis entrer au pays franc de douane ; c'est pourtant ce qui se pratique journellement au Canada.

Voilà un sujet de grave importance et qui, je crois, mérite toute l'attention du Gouvernement. J'espère qu'il l'étudiera comme il convient et imposera soit un droit proportionnel ou tout au moins raisonnable sur ces différentes améliorations, ces gréements ou apparaux acquis aux Etats-Unis, ou bien, s'il existe déjà un droit de douane, de voir à ce que ces divers objets soient convenablement classifiés et imposés au port d'enregistrement ou au port de retour en eaux britanniques. Je répète que l'industrie des constructions maritimes est très considérable dans la partie occidentale de cette province et que c'est là son principal grief à l'heure actuelle. Ces navires ont le droit de partir comme simples ébauches pour les ports américains où ils s'équipent, ou bien ils peuvent, avariés, entrer en réparations aux

Etats-Unis et subir tous les radoubs possibles au point d'être de nouveaux navires, puis revenir au Canada francs de douane. Je crois que la question est assez importante pour mériter quelque déclaration ministérielle.

L'hon. M. FIELDING : C'est là une des nombreuses difficultés qui surgissent dans l'application de la loi sur le cabotage au Canada et qui ont donné lieu à quelque discussion au cours de la présente session, mais le Gouvernement n'est pas prêt en ce moment à prendre une position arrêtée sur la question. Les mêmes objections ont été portées à la connaissance du Gouvernement, qui les étudie en ce moment, et qui ne découlent pas en réalité de la loi douanière. Elles nécessiteront, je crois, quelque modification à la loi relative au cabotage.

M. BLAIN : Quels sont les droits américains sur les navires entrant aux Etats-Unis ?

L'hon. M. FIELDING : Pour ce qui concerne leur commerce avec l'étranger, les Etats-Unis n'imposent pas les navires, mais quant au cabotage, c'est un fait connu qu'ils défendent aux navires étrangers d'y participer. On me dit que les radoubs sont imposés de 50 p. 100.

M. BLAIN : Supposons un navire construit dans un chantier canadien ; quel serait le tarif d'importation aux Etats-Unis?

L'hon. M. FIELDING: Pour quel service?

M. BLAIN : S'il s'agit tout simplement d'un achat aux Etats-Unis.

L'hon. M. FIELDING : Mais les Américains ne pourraient pas l'acheter ; la loi le leur défend.

M. BENNETT : Je soutiens que, dans les circonstances, nous devrions nous efforcer d'imiter l'exemple des Etats-Unis. Nous voulons établir au Canada l'industrie des constructions maritimes. Une grande maison à Bridgeburg, dans la circonscription de Welland, une autre à Collingwood et deux encore à Toronto sont engagées dans cette industrie. Je n'affirmerai pas que les dragues sont soumises à l'inscription, mais si je consulte le registre canadien, et ayant souvenance d'une certaine drague sur les Grands lacs, je ne la vois pas inscrite dans ce registre. Il y a cette différence entre les bateaux à hélice et les dragues, c'est que les premiers paient 25 p. 100 de douane et un honoraire considérable pour l'enregistrement imposant ainsi le navire américain d'un droit élevé, tandis que la drague ne paie que le droit de 25 p. 100.

Nous pouvons construire des dragues superbes au Canada. Il y a deux dragues en ce moment à Midland, l'une pour le compte de la compagnie des constructions maritimes d'Owen-Sound et l'autre pour le compte de la compagnie des constructions maritimes de Midland et en les voyant on est frappé par la qualité de ces bateaux. Ils sont formidables et coûtent, me dit-on $75,000 chacun. En sus de ce genre de constructions, les mêmes compagnies construisent des chalands immenses avec coques en acier. Il est regrettable que le Gouvernement permette l'entrée en douane des dragues américaines à 25 p. 100, pendant que nous nous efforçons d'établir l'industrie canadienne et que les Etats-Unis, quels que soient les prix réduits de nos constructions maritimes, en défendent et en excluent absolument l'importation. Ils ne nous donnent même pas l'avantage de la concurrence sur leur marché ; ils en défendent péremptoirement l'importation, tandis que nous n'imposons que 25 p. 100 de droits. Je n'habite pas à Collingwood et Collingwood ne se trouve même pas dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, mais je dis ici que les chantiers de constructions maritimes sont la principale industrie de cette ville. Malheureusement, les ordres ayant manqué pendant une couple de saisons, le travail a complètement fait défaut et la ville en a souffert. L'an dernier cependant, grâce à une couple de fortes commandes, la ville a pris un essor considérable. Ainsi, au nom des chantiers de Toronto et de Bridgeburg, je demande l'augmentation des droits de douane sur les dragues. Les coalitions peuvent difficilement exister dans ce genre d'industrie, car il y a plusieurs maisons de construction au Canada et une drague peut durer un grand nombre d'années. Dans les constructions en fer, la coque en réalité ne s'use jamais, et comme les machines sont très fortes, il n'y a presque pas non plus d'usure de ce côté. Afin de montrer jusqu'à quel point la concurrence existe, je dirai que la construction des dragues au Canada et l'importation des dragues américaines a eu pour résultat de diminuer le coût des travaux de dragage pour le département des Travaux publics de 25 cents à 10 cents la verge. Ces chantiers sont de la plus grande utilité, vu la concurrence qu'apportent les bateaux à hélice importés des vieux pays. Ainsi ils devraient avoir quelque protection pour leurs capitaux qui sont engagés dans construction des dragues et des chalands et j'espère que le ministre ne laissera pas les droits à 25 p. 100.

M. A. C. MACDONELL : Je suis d'accord avec l'honorable député de Simcoe (M. Bennett). Je puis parler avec connaissance de cause des chantiers de Toronto qui construisent ces dragues. On y a installé des outillages coûteux dans cette ville et on y emploie beaucoup de main-d'œuvre, des artisans habiles qui reçoivent de forts salaires. Si ces maisons réussistent à accaparer le marché canadien, ce sera un grand avantage pour elles et pour le pays, mais le grand inconvénient est que les Américains envoient au Canada leurs vieilles dragues inutiles, ce qui place notre industrie dans une situation désavantageuse. Je crois que le

tarif de 25 p. 100 est insuffisant. Ces vieilles dragues qu'on fait venir des Etats-Unis ont déjà remboursé plusieurs fois leurs propriétaires dans le cours de leurs années de service, puis elles sont envoyées au Canada à des prix réduits et je doute que n'étant pas des articles neufs, elles puissent être frappées de l'impôt spécial dit du "dumping." Je maintiens donc que les droits actuels sont insuffisants et j'espère qu'une étude plus approfondie du sujet forcera le Gouvernement à adopter la manière de voir des constructeurs maritimes, telle que l'a exposée l'honorable député de Simcoe (M. Bennett).

L'hon. M. FIELDING : On m'a demandé de réserver cet article et je n'y vois pas d'objection, mais je dois dire que nous pouvons régler ces questions de l'encouragement de l'industrie des constructions maritimes et de l'imposition des droits sur les dragues par une loi spéciale indépendante de la loi douanière. Il faudra étudier toute cette question, y compris l'octroi d'une prime, dont on a déjà tant parlé.

M. W. F. MACLEAN : Sur la construction des navires ?

L'hon. M. FIELDING : On a déjà parlé de cela. Un honorable député a recommandé l'établissement de cette prime et nous sommes à étudier le sujet, bien que nous n'ayons pris aucune décision jusqu'à présent.

M. W. F. MACLEAN : Je n'étais pas à mon siège, quand on a discuté les droits sur la houille, et je désire attirer l'attention sur une lettre que j'ai reçue d'un maison importante au Canada. Ce n'est pas que je partage cette opinion, mais elle donne certains renseignements à l'honorable ministre et je tiens à y appeler son attention. Voici cette lettre :

> Je vois que le congressman McCall, du Massachusetts, a soumis à Washington un projet de loi à l'effet de remettre librement les droits sur le charbon de toute qualité importé aux Etats-Unis de pays où le charbon américain de toute qualité est ou sera admis en franchise. Ce qu'il nous faut au Canada, c'est la réciprocité de droits sur le charbon.

Je lis cette lettre comme étant tout simplement l'opinion d'un marchand important. Il est possible toutefois qu'avec notre tarif moyen nous puissions entamer des négociations à ce sujet. Je ne demande pas au ministre de nous divulguer ses secrets officiels, mais j'appelle simplement son attention sur cette lettre.

L'hon. M. FIELDING : Je sais que le congressman McCool a déposé un projet de loi, mais ce projet de loi n'a pas encore été adopté. Je suis surpris que l'honorable député qui est protectionniste à outrance propose l'échange réciproque de la houille.

M. MACLEAN : Je ne propose rien. Je demande tout simplement des renseignements que je ne recevrai probablement pas.

L'hon. M. FIELDING : Dans ce cas, je n'ajouterai rien sur ce sujet.

591. Fourgons à marchandises, voitures destinées aux travaux des champs, camions et traîneaux, 17½ p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

M. CRAWFORD : Je propose d'ajouter à cette disposition les mots " et toutes parties d'iceux." L'article n'est pas aussi explicite et ne va pas aussi loin qu'il devrait. Il est possible d'imposer un droit plus élevé sur les parties de véhicules, telles que travails, essieux, etc. On me dit qu'il est possible d'imposer 35 p. 100 sur ces articles, et j'aimerais que les parties de voitures ne soient pas plus lourdement imposées que la voiture elle-même.

L'hon. M. FIELDING : Je ne voudrais pas accepter d'emblée un changement comme celui-ci dans un article de cette importance. Si l'honorable député veut réserver la discussion sur cet article, je n'y vois pas d'objection.

(L'article est réservé.)

592. Boghies, voitures, cabriolets et voitures, n.a.p., y compris automobiles et voitures de toutes sortes à moteurs; pneus de caoutchouc pour voitures de toute sorte, prêts ou non à servir, traîneaux d'enfants et parties ouvrées de tous articles apparaissant dans cet item, n.a.p., 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

M. W. F. MACLEAN : J'appelle l'attention surtout sur une catégorie de véhicules, les automobiles. Nous importons chaque année un plus grand nombre d'automobiles d'Europe et des Etats-Unis et nous payons 35 p. 100 de douane. Je ne vois pas pourquoi nous ne construirions pas ces voitures au Canada et je propose que le ministre dépose à cette session même un projet de loi à cet effet. L'industrie des automobiles est destinée à être une des plus considérables au monde ; elle est en effet une des plus grandes aux Etats-Unis. L'augmentation de la production aux Etats-Unis est surprenante et cette industrie ne date que de cinq ou six ans à peine. Pourquoi ne construirions-nous pas nos propres automobiles ? Je proposerais que le Gouvernement donne avis aux maisons américaines que nous sommes prêts à leur aider à établir des succursales de construction au Canada en admettant en franchise au cours de la première année les parties ouvrées de ces véhicules. L'année suivante, le Gouvernement pourrait forcer les industriels à fabriquer ces diverses parties au Canada ou les parties les plus simples, et la troisième année leur imposer un droit de 60 à 70 p. 100, afin de forcer ces grandes compagnies à venir s'établir au Canada.

C'est ce que nous avons fait au sujet des instruments aratoires et plusieurs autres industries. Et en cela nous avons atteint le véritable objet de la politique nationale : nous avons forcé l'implantation d'industries étrangères dans notre propre pays. Si ce droit de 35 p. 100 ne suffit pas à encourager

cette industrie au Canada, je prétends que si le Gouvernement énonçait cette année une politique permettant à toute compagnie américaine d'établir chez nous une fabrique d'automobiles et d'importer à des taux très avantageux pour les assembler ici les parties ouvrées de ces voitures, quitte à forcer ces compagnies à manufacturer les parties les plus simples au Canada l'année d'ensuite et à construire les machines elles-mêmes la troisième année, je dis que si le Gouvernement offrait de telles conditions, nous aurions bientôt au Canada une industrie bien plus considérable que celle des instruments aratoires, une industrie qui emploierait un grand nombre d'ouvriers de la plus parfaite compétence, des machines les plus perfectionnées et qui entraînerait la construction de nombreuses usines. De plus le public pourrait se procurer les automobiles à des prix raisonnables. De nos jours, l'acheteur est obligé de payer 35 p. 100 de droits et cette industrie ne reçoit aucun encouragement au Canada. Il est vrai que l'automobile est considéré comme une voiture de luxe, mais c'est plutôt un article de nécessité. L'importateur d'une de ces voitures est obligé de payer $1,000 de droits pour en avoir une bonne.

Dans cette ère de progrès où nous sommes, il se trouve nombre de Canadiens,—je ne suis pas de ceux-là il est vrai,—qui sont désireux de faire l'acquisition d'une de ces machines et qui préféreraient acheter une machine fabriquée au Canada. Je sais bien qu'il existe à Toronto une usine qui a réussi à construire des automobiles. Mais on établirait dans le pays une usine indépendante, si l'industrie était un peu plus encouragée. Il n'est pas d'industrie qui ait plus de chances de réussir et de se développer que celle de la construction des automobiles. J'espère que le ministre mettra ma proposition à l'étude. Je ne lui demande pas de s'engager ce soir ; mais simplement de s'assurer, avant que le débat sur le tarif prenne fin, s'il ne serait pas possible de donner quelque encouragement, cette année, à ces grandes compagnies pour qu'elles établissent des succursales au Canada. Il existe déjà deux établissements subordonnés où l'on assemble les pièces, un à Walkerville et un autre à Welland.

M. LANCASTER : Et un autre à Sainte-Catherine (Ontario.)

M. W. F. MACLEAN : Oui, un autre à Sainte-Catherine. Voyez donc les développements énormes de cette industrie en France, en Angleterre, en Allemagne. On y a engagé de très forts capitaux ; elles requièrent de grandes installations ; elles donnent de l'emploi à un grand nombre de mécaniciens experts, c'est la plus progressive d'entre les industries de construction de machines ; elle a plus d'importance que la construction des navires ou autres industries de cette classe. Si le ministre veut mettre la question à l'étude, je suis persuadé qu'il trouvera quelque moyen de stimuler cette industrie. Actuellement le tarif n'est pas favorable à son développement ; il se borne à augmenter le prix d'un article que nombre de personnes désireraient acheter.

L'hon. M. FIELDING : L'industrie fait assez de progrès.

M. W. F. MACLEAN : Mais pas autant qu'elle en devrait faire.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons trois ou quatre fabriques maintenant.

M. W. F. MACLEAN : Ce ne sont que des établissements secondaires.

L'hon. M. FIELDING : Celle de Toronto...

M. W. F. MACLEAN : Celle-là vaut la peine.

L'hon. M. FIELDING : L'usine de Toronto est la propriété d'une maison canadienne, sous la direction d'un Canadien bien connu. Les autres sont des établissements subordonnés relevant de maisons des Etats-Unis et qui font exactement ce que dit l'honorable député (M. Maclean).

M. W. F. MACLEAN : Elles se bornent à importer les pièces.

L'hon. M. FIELDING : Leurs opérations sont très développées.

M. W. F. MACLEAN : Nous voudrions voir s'établir de grands ateliers de construction de machines.

L'hon. M. FIELDING : Il y a deux machines, propriété de maisons des Etats-Unis, que l'on fabrique au Canada sur une très grande échelle. Je crois que l'industrie fait des progrès assez notables. Et si l'on se rappelle qu'il est perçu sur ces machines à provenance des Etats-Unis un droit de 35 p. 100, on ne trouvera pas qu'il y a lieu de critiquer ; c'est un des droits les plus élevés qu'impose le tarif.

M. W. F. MACLEAN : L'effet ne sera pas de transférer au Canada le siège de l'industrie.

L'hon. M. FIELDING : Il est certain de ces déplacements sont trop coûteux. Je propose la radiation des initiales "n.a.p." ainsi que des mots "y compris automobiles et voitures de toutes sortes à moteurs". Nous avons débattu cette question lors de la discussion d'un article précédent, de sorte que pour le moment nous nous bornons à améliorer la rédaction du tarif.

(La proposition est adoptée.)

596 Matériaux utilisés au Canada pour la construction des ponts et tunnels traversant la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, quand même les matériaux sont admis en franchise aux Etats-Unis dans les mêmes circonstances, sauf les règlements édictés par le ministère des Douanes, en franchise, en franchise, en franchise.

L'hon. M. FIELDING : C'est ici un nouvel article qui a pour but d'établir un régime de réciprocité. A l'occasion de la construction d'un pont ou d'un tunnel international, l'entrée en franchise des matériaux expédiés de la rive américaine serait permise, pourvu que le gouvernement des Etats-Unis nous accorde le même privilège en ce qui regarde les matériaux expédiés de la rive canadienne. Une telle mesure aurait son application, par exemple, à l'occasion de la construction du tunnel que l'on est à faire à Détroit.

598. Instruments de musique en cuivre, pièces détachées, pour pianos et orgues ; et cornemuses, 15 p. 100, 22½ p. 100, 25 p. 100.

M. BLAIN : Je demande le renvoi sur cet article. Quelques honorables députés de la gauche auront quelques observations à faire à son sujet.

(L'article est réservé.)

603. Fourrures, préparées, en tout ou en partie, n.a.p., 10 p. 100, 15 p. 100, 15 p. 100.

M. A. C. MACDONELL : Le ministre voudrait-il dire s'il a été fait des représentations au sujet de l'envoi du Canada de fourrures canadiennes qui doivent être préparées à l'étranger ? Si je comprends bien, les marchands de fourrures du Canada envoient des peaux à l'étranger pour les y faire préparer. Certaines fourrures, je pense, autres que les peaux de loups-marins, sont expédiés de toutes les parties du monde à Leipzig pour y être l'objet d'une préparation spéciale. Lorsque plus tard ces peaux sont renvoyées au Canada, les destinataires sont obligés de payer un droit calculé, non pas seulement d'après la valeur représentée par le travail de préparation, mais d'après la valeur de ce travail et de la peau elle-même qui est pourtant un produit canadien. On prétend que dans tous les cas où ces peaux peuvent être étiquetées de manière à ce qu'on puisse les reconnaître, il ne serait que juste d'autoriser la réimportation au Canada de ces pelleteries canadiennes, ainsi préparées à l'étranger, moyennant paiement d'un droit calculé d'après le surcroît de valeur donné aux pelleteries par les manipulations qu'on leur a fait subir à l'étranger, et non pas d'après la valeur des pelleteries elles-mêmes.

Le Gouvernement, si je ne me trompe, n'est pas très sûr qu'il soit possible de reconnaître ces peaux au retour. On m'assure, cependant, qu'il existe un moyen très simple de les marquer de manière à pouvoir les reconnaître. On serait en mesure d'établir à la satisfaction du Gouvernement que les pelleteries ainsi réimportées sont les mêmes que celles expédiées au Canada pour être préparées à l'étranger. S'il en est ainsi, je prétends que le régime actuel constitue une injustice pour les marchands de fourrures. On devrait leur permettre d'expédier leurs fourrures à l'étranger pour y subir ces manipulations, sans les soumettre à ce droit exorbitant auquel les soumet le tarif, notamment quand il faut y ajouter la surtaxe allemande. Je prie le Gouvernement de dire ce qu'il se propose de faire à cet égard.

L'hon. M. FIELDING : Il peut se trouver des cas exceptionnels dans lesquels ce travail de préparation peut être exécuté en Allemagne; mais je crois qu'il s'exécute surtout en Angleterre. C'est là une question qui nous a causé beaucoup d'ennui. Le cas exposé par l'honorable député paraît mériter l'attention. D'un autre côté, s'il fallait adopter comme règle de permettre l'exportation d'articles partiellement fabriqués qui seront ensuite réimportés au Canada comme produits canadiens, nous nous exposerions, je le crains, à ce reproche que ces messieurs de la gauche aiment à nous faire, de ne pas protéger suffisamment l'industrie canadienne. On nous demande parfois d'autoriser l'exportation à l'étranger de marchandises partiellement fabriquées au Canada et qui devront être réexpédiées du Canada une fois leur préparation terminée ; mais il nous a toujours semblé que c'était là une pratique assez dangereuse. Jusqu'ici, nous avons refusé d'en tenir compte dans la loi du tarif. Quand un article est expédié à l'étranger et revient dans son état primitif, il nous est possible de le reconnaître. A mon avis, il serait plus difficile que l'honorable député ne semble le croire de reconnaître l'article réimporté. Mais ce n'est pas la seule objection qu'il y ait à faire ici. D'après l'expérience du département des Douanes, expérience de plusieurs années, il est inopportun de permettre la réimportation en franchise d'articles qui ont été expédiés à l'étranger partiellement fabriqués. Cependant, les représentations qu'on nous a faites nous ont engagés à imposer un droit moins élevé dans ces cas. Nous verrons à ce que les droits perçus sur les articles de cette nature soient très modérés ; ne soient pas aussi élevés que ceux perçus sur les fourrures complètement préparées.

M. A. C. MACDONELL : Le ministre est, je pense, dans l'erreur. Ces articles ne sont aucunement des objets partiellement manufacturés ou incomplets, ce ne sont même pas des marchandises. Ils forment une classe à part. Il ne s'agit pas ici de protection ou de libre-échange ; il ne s'agit pas de savoir si la protection est suffisante ou insuffisante. Ce n'est pas une question de tarif dans ce sens-là. Il s'agit simplement d'obtenir du ministère un régime équitable pour un article qui, en aucun sens, ne saurait être considéré comme tombant dans la classe des marchandises partiellement fabriquées. Ce sont des peaux et fourrures non préparées ; elles doivent être expédiées à l'étranger pour y subir des manipulations ; l'univers entier reconnaît cette nécessité. Les peaux de toutes les parties du monde sont envoyées soit à

Londres soit à Leipzig, ou autres villes allemandes pour y subir des manipulations, et cela à cause de la nécessité de recourir à certains procédés que les habitants de ces centres ont le secret. Dès lors, étant donnée la nécessité où l'on se trouve d'envoyer ces peaux à l'étranger, on ne saurait dire que ce sont là des articles partiellement fabriqués qu'on expédie au loin pour y subir une dernière transformation. On les expédie en vue de leur faire subir certaines manipulations, et les marchands de fourrures demandent simplement qu'au retour on n'exige pas d'eux un droit qui soit de nature à entraver leurs opérations. Ils sont prêts à adopter tout moyen d'identification dont le Gouvernement exigera l'emploi ; celui-ci pourra même s'il le désire appliquer ses propres marques. C'est là tout ce qui m'engage à signaler cet article du tarif à l'attention du ministère et à le prier de faire ce changement.

L'hon. M. FIELDING : Ces marchands de fourrures se trouvent tout de même dans une position favorisée par suite du droit plus élevé auquel est soumis l'article fabriqué ; je ne crois pas qu'ils puissent se dire maltraités.

615. Fouets, de toutes sortes, lanières et mèches comprises, 20 p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Dans le cas actuel, nous avons une réduction des droits. Ces droits étaient naguère de 35 p. 100. Aujourd'hui ils sont de 30 p. 100.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il dire pourquoi on a fait cette réduction ?

L'hon. M. FIELDING : Le droit paraissait un peu élevé.

M. BLAIN : C'est là, à mon avis, un article qu'on devrait fabriquer au Canada, et quand le ministre dit qu'on a opéré cette réduction parce que le droit était trop élevé, il n'explique pas grand chose.

L'hon. M. FIELDING : Au point de vue de l'honorable député.

M. BLAIN : Je suis persuadé que cette explication ne sera pas de nature à satisfaire ses propres partisans.

L'hon. M. FIELDING : Que dites-vous de celui qui achète les fouets ?

M. BLAIN : Il a été assez bien démontré au Canada que la concurrence à l'intérieur du pays a assuré aux consommateurs des fouets de très bas prix. On peut dire la même chose de toutes les classes d'articles fabriqués sous l'empire de la politique nationale, que l'honorable ministre a cherché à mettre en pratique. Le ministre voudra-t-il dire pourquoi il réduit le droit sur les fouets, articles que les Canadiens sont en mesure de fabriquer et qu'ils fabriquent dans une grande mesure.

M. MACDONELL.

L'hon. M. FIELDING : Une grande partie de la matière première est admise en franchise.

M. BLAIN : Le nouveau tarif change-t-il quelque chose au régime antérieur à cet égard ?

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. BLAIN : Alors le ministre dit que les droits ont été abaissés sur les fouets parce que le Gouvernement a jugé que ces droits étaient trop élevés. Pense-t-il que grâce à ce droit il sera importé une plus grande quantité de fouets des Etats-Unis ?

L'hon. M. FIELDING. C'est possible, mais il est probable tout de même que les fabriques de fouets au Canada continueront de prospérer comme de plus belle.

M. BLAIN : Avant qu'il eût effectué cette réduction des droits il lui avait été fait des représentations, j'en suis persuadé, de la part des fabricants de fouets ; j'imagine que durant la tournée qu'ont faite les ministres et ses collègues d'une extrémité à l'autre du pays, cette question a été débattue. Le comité a le droit d'exiger que le ministre explique à la Chambre les raisons qui l'ont engagé à réduire le tarif sur cet article, tandis qu'au contraire il a relevé les droits sur nombre d'autres articles en vue de stimuler la fabrication de ces articles au Canada.

L'hon. M. FIELDING : Si l'honorable député veut examiner l'article 665, il constatera que beaucoup des matières premières qui entrent dans la confection des fouets sont admises en franchise. Si le fabricant reçoit en franchise une grande partie de sa matière première, et si d'autre part il est protégé par un droit de 30 p. 100 sur l'article qu'il fabrique, je ne pense pas qu'il ait raison de se plaindre.

M. BLAIN : Mais le ministre a déclaré qu'en ce qui regarde la matière première les choses restent dans le même état qu'auparavant. Ce n'est sans doute pas simplement parce que le droit était trop élevé qu'on a effectué ce changement. Serait-ce par hasard que les fabricants de fouets au Canada ont profité de ce relèvement des droits pour exiger du consommateur un prix plus élevé pour leurs marchandises ?

L'hon. M. FIELDING : Ce n'est pas ma prétention. Je suis d'avis que le régime que nous établissons en ce moment, leur assurera une aussi grande mesure de protection qu'il est assuré à toute autre industrie. Il ne s'importe pas de grandes quantités de fouets. Cette industrie continuera d'être exercée par des Canadiens ; ces fabricants vont se trouver dans des conditions tout aussi favorables que les autres fabricants, et ils n'en sauraient demander davantage.

M. BLAIN. Quelles représentants vous ont été faites ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne me souviens pas qu'il en ait été faites ; mais je suis bien sûr que les fabricants n'ont pas demandé la réduction des droits.

M. BLAIN : Les fabricants de fouets ne se sont-ils pas présentés devant le ministre au sujet de cet article ?

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

M. BLAIN : Ils seront surpris, je crois, de constater que le droit a été abaissé sans que le ministre les ait consultés

L'hon. M. FIELDING : Peut-être, mais voilà à peu près deux mois que ce tarif a été porté à leur connaissance, et c'est la première fois que j'entends faire des critiques à cet égard.

M. WM. WRIGHT : Quelqu'un a-t-il fait observer au ministre que le prix des fouets était trop élevé ?

L'hon. M. FIELDING. Je ne le pense pas. Ce n'est pas à cause des observations qui nous auraient été faites que nous avons modifié le droit. C'est plutôt la suite de la revision générale du tarif que nous avons faite, et de la comparaison entre les droits que le fabricant paye sur la matière première d'une part, et la protection dont il jouit sur l'article fabriqué, de l'autre. Je ne pense pas que ce changement ait été demandé par qui que ce soit.

M. J. T. SCHELL : La Chambre me permettra, je l'espère, de signaler un article du tarif qui a été adopté au moment de la suspension de la séance à six heures. Je n'étais pas à mon siège dans le temps ; il s'agit de l'article 507, placages de bois, d'au plus 3 pouces .32 d'épaisseur. Cet article consacre depuis quelques années ce qui est, à mes yeux, une anomalie au point de vue de l'industrie laitière.

L'hon. M. FIELDING : Je ferai observer que cet article n'a pas été adopté, mais renvoyé à une prochaine séance.

M. J. T. SCHELL : Je ne retiendrai la Chambre que quelques instants. Sur tous les fromages fabriqués au Canada, soit pour consommation au pays, soit en vue de l'exportation, on utilise deux lamelles minces de bois que l'on appelle rondelles (" scale boards "). Aux termes du tarif actuel, ils sont classés sous la rubrique de placages. On ne saurait les fabriquer au Canada parce que nous manquons des essences forestières dont on fabrique ces feuilles minces. Nos bois à sève sucrée, le tilleul et l'érable, sûrissent une fois mouillés, et quant aux essences forestières à sève acide, elles se couvrent de moisissures. Le bois blanc du Sud est la seule espèce qui convienne pour cette fin. Voilà trente ans que je m'adonne à la fabrication du fromage, et je dirai que ces rondelles ne sauraient être fabriquées au Canada. Je parle au nom du cultivateur et je prie le Gouvernement de faire un article séparé pour les placages utilisées dans la mise en boîte du fromage, et de les distinguer de l'article général consacré aux placages.

M. W. F. MACLEAN : Quel était le droit imposé sur les placages ?

M. J. T. SCHELL : Ce droit était de 7 cents ½ et il est aujourd'hui porté à 15 p. 100. Je prie le Gouvernement de déclarer ces rondelles ou " scale boards " admissibles en franchise. Autrement, vous avez cette anomalie que nous, qui dépensons de fortes sommes en vue d'encourager l'industrie fromagère au Canada, nous imposons une taxe de 15 p. 100 sur ces rondelles. Elles devraient être déclarées admissibles en franchise.

622. Valises, malles, boîtes à chapeaux, sacs en tapis, sacs pour outils, et paniers de toutes sortes, n.a.p., et leurs parties, n.a.p., 20 p. 100, 27½ p. 100, 30 p. 100.

M. AMES : Les fabricants de malles et de valises de Montréal ont, je crois, fait observer à la commission que les matières premières utilisées dans la confection des malles et des valises étaient soumises à un droit plus élevé que les malles et valises elles-mêmes. Est-ce le cas, et a-t-on corrigé cette amomalie ?

L'hon. M. FIELDING : Si les matières premières dont on se sert généralement sont soumises à un droit plus élevé que l'article fabriqué, c'est une injustice. Sans doute, il peut arriver qu'un article de peu d'importance soit soumis à un droit plus élevé, mais ce ne serait pas une raison suffisante pour relever le droit sur l'article fabriqué.

M. AMES : Les mots " et leurs parties " s'appliquent-ils aux serrures et autres articles qui entrent dans la confection des malles ? Par exemple, permettrait-on à un fabricant de malles d'importer le cadre, et de le recouvrir, ou d'importer les ferrures et fermoirs ? Que signifie l'expression " et leurs parties." Entendez-vous toutes les substances ou matières qui sont utilisées dans la confection de l'article fabriqué ?

L'hon. M. FIELDING : Voilà déjà quelques années que ces mots " et leurs parties " se trouvent dans le tarif. Cet article est déjà ancien, et il me serait assez difficile de dire ce que ces mots signifient. Il faudrait payer sur les serrures le droit indiqué à l'article spécial qui les concerne. A mon avis, ces termes visent une malle dont la fabrication est simplement commencée et doit être terminée au Canada.

M. TAYLOR : Il serait plus simple de biffer ces mots.

L'hon. M. FIELDING : Je n'aime pas à le faire, car voilà des années que cette disposition est dans le tarif.

M. TAYLOR : Quant à la laisser dans le tarif, vous feriez mieux de la compléter de la manière suivante : " et leurs parties fabriquées ".

L'hon. M. FIELDING : Je préfère réserver l'article plutôt que de le modifier avant d'avoir soigneusement examiné quel sera l'effet du changement.

(L'article est réservé.)

M. BLAIN : Déjà nombre d'article assez importants ont été réservés. Je ne m'en plains pas, mais je prierai le ministre de dire pourquoi il a été réservé un si grand nombre d'articles à la demande du Gouvernement. Cela veut-il dire que le Gouvernement cherche à se renseigner davantage ou qu'il n'est pas parfaitement convaincu de l'opportunité de ces dispositions ?

L'hon. M. FIELDING : Que le Gouvernement soit désireux de se renseigner davantage ou non, on nous a offert de nous fournir de plus amples renseignements, et du moment qu'on nous offre d'ajouter à la somme de nos connaissances, nous ne demandons pas mieux que de profiter de l'occasion qui nous est offerte.

627. Gants et mitaines de toutes sortes, 22½ p. 100, 30 p. 100, 35 p. 100.

M. HENDERSON : Les droits sur les cuirs utilisés dans la confection de gants ont été portés de 10 p. 100 à 12½ p. 100, et comme une grande partie de ces cuirs viennent de l'Allemagne, il y aura lieu de payer la surtaxe. J'espère que le ministre des Finances remettra à l'étude le régime établi pour les cuirs utilisés dans la confection des gants et que par la même occasion il remettra à l'étude le régime établi pour les gants et les mitaines. L'industrie des gants au Canada est d'une grande importance ; des capitaux considérables y sont engagés. L'année dernière, il a été importé au Canada pour $980,000 de gants et de mitaines. Je n'ignore pas que l'industrie canadienne des gants à beaucoup souffert de l'ancien tarif ; mais le Gouvernement voudrait maintenant relever les droits sur la matière première, tout en abaissant ceux sur l'article fabriqué. A vrai dire le ministre brûle par les deux bouts la chandelle des fabricants de gants. Je prierai le ministre de remettre cette question à l'étude en même temps que celle des cuirs utilisés dans la confection des gants.

L'hon. M. FIELDING : Nous allons réserver cet article, aussi bien que l'autre.

(L'article est réservé.)

631. Faux-cols et manchettes, en coton, toile, xylonite, xyolite ou cellulose, 25 p. 100, 35 p. 100, 27½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Il y a ici augmentation sur toute la ligne : le droit du tarif général est porté de 35 à 37½ et le droit du tarif préférentiel de 23½ à 25 p. 100.



L'hon. M. HAGGART : Y a-t-il des fabriques de ces articles au Canada ?

L'hon. M. PATERSON : Assurément.

653. Brosses de toutes sortes, 17½ p. 10, 25 p. 100 ,27½ p. 10.

L'hon. M. FIELDING : Le droit du tarif général est porté de 25 à 27½ et le droit du tarif préférentiel de 16⅔ à 17½ p. 100.

M. BLAIN : Pourquoi relever le droit sur cet article qui est de consommation si générale. Le ministre pense-t-il qu'en relevant le droit il va abaisser le prix de vente de l'article ?

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député est difficile à contenter. Quand je relève les droits il est mécontent, et quand je les abaisse, il proteste. Voici un article à l'égard duquel il existe une vive concurrence ; il s'en importe de grandes quantités au Canada. Les intéressés, à ce que nous pensons, ont assez bien établi l'opportunité de relever les droits en leur faveur.

664. Glycérine, lorsqu'elle est importée par des fabricants d'explosifs pour être employée dans leurs fabriques à la fabrication de ces explosifs, en franchise.

M. DANIEL : Quelle est la raison de ce changement ?

L'hon. M. FIELDING : Naguère, les droits étaient de 6 p. 100 et de 6⅔ p. 100. La raison pour laquelle nous déclarons la glycérine admissible en franchise, c'est que les droits sur la nitro-glycérine et la poudre à gros grains ont été réduits de 3 cents à 2 cents ⅔ la livre, aux termes du tarif général, et de 2 cents à 1 cent ⅔ la livre, aux termes du tarif préférentiel.

C'est dans l'intérêt de notre industrie minière que nous avons effectué ce dégrèvement de la poudre.

682. Hameçons pour la pêche de grands fonds ou de lacs ; câbles de manille pour attacher les trappes dans la pêche aux homards, etc., etc., en franchise.

L'hon. M. FIELDING : Je demande que cet article soit réservé.

M. DANIEL : Le ministre pourrait-il nous dire s'il est probable que l'étude de cet article soit réservée encore longtemps ; car, j'ai reçu une communication à cet égard et l'auteur de cette lettre affirme que ses affaires sont pour ainsi dire paralysées, par suite de l'incertitude qui règne à l'égard de cet article. Je ne saurais dire si l'article en question jouissait de la franchise douanière, antérieurement, ou s'il a subi quelque modification.

L'hon. M. PATERSON : A quel article faites-vous allusion ?

M. DANIEL : Il s'agit du câble de manille pour attacher les trappes dans la pêche du homard.

L'hon. M. FIELDING : Cet article se trouve dans la même situation que les autres articles que nous avons réservés. On nous a adressé des représentations de différente nature ; on nous a fait des propositions, tantôt dans un sens, tantôt dans le sens opposé. Dans la plupart des cas, nous avons tâché de juger ces questions et de prendre une décision ; mais dans quelques cas, on nous a demandé de prêter l'oreille à de nouvelles représentations ; et bien que nous ne soyons guère disposés à accueillir de nouvelles députations, nous avons reçu nombre de communications. Dès que la Chambre aura parcouru tout le tarif,—et j'avoue que ce travail avance rapidement—nous discuterons ces questions et à fort brève échéance, nous vous ferons connaître notre décision sur tous les articles réservés. Nous le comprenons, l'incertitude qui règne à cet égard est un inconvénient pour le commerce et nous allons faire toute la déligence possible.

M. HENDERSON : Ces articles seront-ils publiés dans les procès-verbaux, et cela afin que nous puissions les étudier ?

L'hon. M. FIELDING : Ce texte sera déposé sur le bureau de la Chambre, comme toute autre déclaration budgétaire.

Effets appartenant aux colons, savoir : vêtements, livres, ménage ordinaire et convenable et autres ustensiles et à l'usage domestique, en franchise.

M. AMES : Est-ce qu'on a informé le ministre de l'existence de certains abus relativement à l'importation d'effets appartenant aux colons ?

L'hon. M. FIELDING : Les fonctionnaires de la douane me déclarent qu'ils ignorent l'existence de pareils abus ou plaintes. Il convient d'ajouter ici que le ministère fait volontiers preuve de libéralité dans l'interprétation de cet article du tarif relativement aux colons qui immigrent au pays, si les effets importés sont réellement leur propriété.

M. AMES : Ces effets doivent-ils être importés par le colon au moment de sa première arrivée ?

L'hon. M. FIELDING : Non, pas au moment même. Ainsi, voici un colon qui arrive au pays, avec un chargement de wagon d'effets qui le suivent ; or, s'il voyage un peu plus rapidement que ses effets, il serait injuste de lui refuser la franchise douanière. Cependant, on fait de grands efforts pour s'assurer que ces effets sont bien réellement la propriété du colon.

M. AMES : Voici un colon qui arrive au pays, avec une quantité convenable d'effets, et qui donne l'ordre d'en faire venir une quantité additionnelle, de l'autre côté de la frontière ; est-ce légitime ? Voilà ce qui se pratique.

L'hon. M. FIELDING : Si je ne me trompe, voici l'interprétation que les préposés de la douane donnent à ce texte : s'il est hors de doute que les effets en question aient été la propriété du colon dans son pays d'origine, et s'ils arrivent dans l'intervalle de six mois à dater de son arrivée au pays, on les classe parmi les effets appartenant aux colons.

M. BARR : Pendant combien de temps faut-il que ces articles aient été la propriété du colon ?

L'hon. M. FIELDING : Pour que ces articles puissent être admis au pays, à titre d'effets de colons, il faut qu'ils lui aient servi au moins pendant six mois avant son arrivée au pays.

M. AMES : Si le ministre consent à ce que cet article soit réservé, je serais peut-être en mesure de lui signaler quelque chose digne d'attention.

L'hon. M. FIELDING : Volontiers.

(L'article est réservé.)

708. Armes, effets militaires, munitions de guerre et autres articles appartenant au gouvernement impérial et devant demeurer la propriété de ce gouvernement; articles consignés directement à des officiers et marins de la marine impériale de Sa Majesté, pour leur propre usage et consommation à bord de leurs propres navires, en franchise.

M. AMES : Le ministre a-t-il tenu compte de ce fait que les officiers de la milice canadienne qui, antérieurement, pouvaient importer en franchise douanière, pour leur propre usage, les uniformes dont ils avaient besoin, sont forcés de payer, sous l'empire du nouveau tarif, un droit élevé ? Il le sait parfaitement, les officiers de notre milice rendent, de leur propre gré, de précieux services au pays, et ils sont obligés d'acquitter de leurs propres deniers le prix de ces uniformes et de cet équipement. Le ministre a-t-il l'intention de s'en tenir à la rédaction actuelle de l'article ?

L'hon. M. FIELDING : Que l'honorable député veuille bien examiner et étudier plus attentivement cet article et il se convaincra qu'il ne s'applique qu'aux choses importées par la marine britannique et nullement au service canadien. L'importation en franchise d'articles à l'usage de la marine britannique est un privilège qui figure depuis nombre d'année dans notre tarif. Nous ne voyons plus, dans nos ports canadiens, autant de vaisseaux de guerre britanniques qu'autrefois ; il en vient trop peu, à notre gré. Il faut donc se garder de supprimer ce privilège. Quant aux importations pour notre propre service, voici la conclusion que nous avons adoptée, en nous appuyant sur les débats qui ont eu lieu à cet égard dans cette Chambre : c'est que l'autorisation accordée aux différents ministères d'importer des marchandises en franchise est une pratique qui prête aux abus.

En réalité, on allègue qu'il s'est glissé des abus. Un autre motif sur lequel repose notre détermination de ne plus autoriser l'importation en franchise de certains articles à l'usage des divers services de l'Etat, c'est que cela prête à la comparaison des prix entre les marchandises de provenance étrangère importées en franchise et des marchandises canadiennes dans la fabrication desquelles entrent des matières premières sur lesquelles il a été perçu des droits. Si, toutefois, on faisait un calcul soigneux, on tiendrait compte du fait que, dans un cas, les articles jouissent de la franchise douanière et que, dans l'autre cas, les articles sont grevés de droits. Mais quelquefois, en établissant ainsi la comparaison, on oublie de tenir compte de ce fait, au détriment de nos industries nationales. Vient, en outre, cette autre considération : si on autorise les services de l'Etat à importer certains articles en franchise, il est possible que quelques articles ainsi importés en franchise soient appliqués à d'autres usages qu'à celui de l'Etat. Tout bien considéré, nous avons donc cru que la solution convenable c'est de décréter que lorsqu'un ministère public fera quelque importation, il devra acquitter le droit. Il en résultera peut-être quelques inconvénients pour les officiers qui jusqu'ici étaient autorisés à importer en franchise leurs uniformes, à titre d'articles affectés au service de l'Etat. Le seul remède est celui que mon honorable collègue, le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) aura à étudier, savoir s'il conviendrait, oui ou non, d'accorder quelque allocation aux officiers, à titre d'indemnité pour ce surcroît de dépense. Je ne veux point formuler de système ; mais si l'on estime qu'il soit sage d'accorder cette indemnité, en raison des graves sacrifices d'argent que les officiers de notre milice s'imposent pour soutenir la dignité de leur rang, le ministère de la Milice pourrait effectuer les arrangements voulus pour que ces officiers reçoivent l'équivalent du droit qu'ils ont à acquitter sur leurs uniformes.

M. AMES : Est-ce l'idée du ministre que lorsqu'un officier de milice aura importé un uniforme qu'il ne saurait se procurer au pays et qu'il lui faut nécessairement importer, il touchera une remise de droits, en déposant sa facture et en indiquant le montant de taxe qu'il a acquitté ?

L'hon. M. FIELDING : Si le ministère de la Milice est d'avis qu'en pareille matière les officiers de milice devraient jouir d'un privilège spécial, il est préférable que ce privilège leur soit accordé de cette façon-là ou sous quelque autre forme, au lieu d'être autorisés à importer en franchise ces uniformes. L'honorable député affirme qu'il est impossible de confectionner ces uniformes au Canada. Il trouvera certaines personnes qui lui diront que ces uniformes pourraient et devraient se confectionner au Canada, et à mon avis, l'argument qu'il a formulé est déplacé dans la bouche d'un député anti-ministériel.

M. AMES : Le ministre affirme-t-il que le Gouvernement n'a pas encore pris de décision au sujet du genre d'allocation qu'il accordera aux officiers de la milice, à titre d'indemnité, de l'imposition d'une taxe douanière sur leurs uniformes ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne me prononce pas catégoriquement. S'il est adopté quelque mesure à cet égard, c'est au ministère de la Milice qu'il appartiendra de prendre l'initiative voulue, mais il n'y a encore rien de décidé. Il est possible que mon collègue ait élaboré lui-même quelque projet, et en son absence, il me répugnerait d'apporter ici une réponse catégorique.

M. AMES : Je l'espère, le ministre des Finances (M. Fielding) de concert avec le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) étudiera soigneusement cette question. Tous ceux qui sont au courant des choses militaire le savent parfaitement, il est bien difficile d'obtenir les services d'hommes qui consentent à faire les sacrifices de temps nécessaires à la formation et à l'instruction. Quant aux simples miliciens, si je ne me trompe, les uniformes sont fournis et distribués par le ministère de la Milice, et ainsi la taxe douanière ne les atteint nullement ; mais la coutume en vogue, c'est que les officiers achètent, à leurs propres frais, leurs uniformes. Ils ont acquis l'habitude de se procurer dans la mère patrie les uniformes qu'ils ne peuvent faire confectionner au Canada, et jusqu'ici on leur a permis de les importer en franchise. Le prix d'un uniforme s'élève à plusieurs centaines de dollars et même aujourd'hui cette dépense interdit presque le service militaire à nombre d'hommes qui aspireraient à servir à titre d'officiers, dans notre milice. Mais si le Gouvernement, en outre, décide de percevoir une taxe douanière, sans accorder de remise de droits, la conséquence en sera désastreuse. La question a été mûrement débattue par les officiers des corps militaires, dans la ville et le district de Montréal. Ils pensent que les services qu'ils rendent au pays ne sont guère rémunérés, actuellement ; et si le Gouvernement n'est pas en mesure de faire cette concession, il lui sera bien difficile d'obtenir pour notre milice les services de la classe d'hommes que nous désirons. Dans l'intérêt même de notre milice, j'adjure donc le Gouvernement de tenir compte de cette demande.

M. LAKE : Lorsqu'un de nos concitoyens prend la décision de servir le pays dans la milice, il lui faut se procurer un habillement qui ne lui est d'aucune utilité pour tout autre usage. Et le seul fait qu'il a décidé de se consacrer au service du pays signifie qu'en outre des sacrifices qu'il s'impose, il lui faut acquitter une taxe sur l'uniforme et l'équipement qu'il achète. Voilà, à mon

sens, une singulière situation, et si le ministre des Finances a pris la détermination de faire acquitter ce droit de la façon accoutumée, il s'emploiera énergiquement, je l'espère, auprès de ses collègues dans le cabinet, afin qu'il soit accordé une indemnité à l'officier qui est obligé d'acquitter cette taxe.

L'hon. M. PATERSON : Le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) approuve entièrement l'attitude que nous prenons ici en ce moment, et l'on sait parfaitement quel vif intérêt il porte aux choses de la milice. L'honorable député (M. Lake) peut sans crainte lui laisser le soin de régler cette question.

M. AMES : Le ministre affirme-t-il que le ministre de la Milice donne son entière approbation à l'imposition de la taxe sur ces effets ?

L'hon. M. PATERSON : Il est d'accord avec nous sur le mode adopté à cet égard et sur la proposition tendant à régler la question d'une autre façon.

M. AMES : Il donne son adhésion à cette manière d'envisager la question ; et il est à étudier une autre solution du problème ?

L'hon. M. PATERSON : Il approuve l'attitude que nous prenons ici et il étudie un autre moyen de résoudre le problème.

711. Toutes les marchandises non énumérées dans le présent acte étant soumises à quelque autre taux de droit, ni déclarées imposables par le présent acte et qui ne sont pas des marchandises dont l'importation est prohibée par le présent acte ou par tout autre acte, 15 p. 100, 17½ p. 100, 20 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Je désire ajouter à cet item un certain texte qui nous a été suggéré par les jurisconsultes de l'Etat. Voici ce texte :

Pourvu que ce droit, par le présent item ne soit pas censé s'appliquer aux marchandises dénommées comme n.a.p., dans tout item précédent du tarif.

Pourvu, en outre, que, lorsque les éléments constitutifs de principale valeur dans tout article non énuméré se composent d'éléments imposables énumérés dans la présente annexe comme portant un taux de droit supérieur à celui spécifié dans le présent item du tarif, tel article non énuméré soit assujéti au droit le plus élevé qui serait imposable sur cet article, s'il se composait en totalité de son élément constitutif de principale valeur—cet élément constitutif de principale valeur étant cet élément constitutif qui excédera en valeur tout autre simple élément constitutif dans sa composition, tel qu'il se trouve dans le présent article.

A la simple lecture, voilà un article qui semble fort compliqué ; mais je dois présenter ici une observation : comme, par le passé, il a surgi des difficultés dans l'interprétation légitime de l'item en discussion, les fonctionnaires de la douane ont demandé les lumières du ministère de la Justice dans la rédaction de cette clause conditionnelle et le sous-ministre de la Justice est d'avis que ce texte parera à certains embarras qui ont surgi par le passé. En pareille circonstance, le comité, sans doute, acceptera volontiers cet amendement.

M. HENDERSON : Le ministre pourrait-il nous expliquer brièvement l'effet de cet amendement ?

L'hon. M. FIELDING : En substance, voici à quoi se résume cet amendement : si un article figurant dans cette clause relative aux marchandises "non énumérées" se compose, dans une large mesure, de substances qui acquitteraient un taux de droit supérieur au taux de 20 p. 100 prévu dans le cas des articles non énumérés, il ne bénéficiera pas du taux des marchandises "non énumérées". Voilà en substance, ce que veut dire ce texte.

M. HENDERSON: Comme il ne se présentera peut-être plus d'occasion favorable, je prierais le ministre des Douanes (M. Paterson) de nous dire, au bénéfice des importateurs, comment il se propose de faire l'évaluation des emballages dont l'imposition est prévue par l'article 710 ?

L'hon. M. PATERSON : Cela sera compté dans la facture.

M. HENDERSON : Le ministre se propose-t-il d'établir le taux du droit dont seront frappées ces boîtes ou sacs, sur le plein prix de la facture ?

L'hon. M. PATERSON: Oui, c'est bien là ce qu'il nous faudra faire.

M. HENDERSON : Ce ne sont pas là des articles qu'on puisse vendre à un prix se rapprochant de celui de la facture. A mon avis, frapper d'un droit ces boîtes et ces caisses contenant les marchandises importées, ce serait imposer une taxe fort lourde eu égard au fait que ces emballages lorsqu'on en a retiré les marchandises, ne sauraient se vendre, peut-être pour plus de 25 p. 100 du prix de la facture. Le ministre pourrait fort bien, il me semble, établir une échelle mobile, de façon à ce que le prix des marchandises serve de base à l'évaluation de la taxe douanière dont seraient frappés les boîtes ou marchandises.

L'hon. M. PATERSON : Dans certains cas, sans doute, le prix des récipients ou emballages étant élevé, le droit se résumera réellement à une légère augmentation de la taxe sur les marchandises, notamment pour les marchandises de provenance étrangère et pour les emballages de grand format. Mais lorsqu'il s'agit d'emballages comptés séparément dans la facture, et formant partie de l'achat, la taxe imposée à l'importateur peut s'assimiler à celle qu'il acquitte sur le contenu de ces emballages. La chose va de soi, dégrever entièrement ces emballages ce serait ouvrir la porte aux abus.

M. HENDRSON : Ce n'est pas ce que je propose.

L'hon. M. PATERSON: Quant à l'estimation douanière, je ne sais vraiment où il faudrait tirer la ligne de démarcation, tant il y a de variétés d'emballages.

M. HENDERSON : Ne pourrait-on pas établir législativement que le droit dont sera frappé l'emballage ne sera pas supérieur à 25 ou 50 p. 100 du prix de la facture ? Je me contente de suggérer la chose.

Annexe " C "—Effets prohibés.

L'hon. M. FIELDING : Dans cette annexe, l'item 1207 est nouveau :

1207. Animaux atteints de quelque maladie infectieuse.

Voici un autre item nouveau :

1208. Etiquettes commerciales en métal.

Ces étiquettes sont des morceaux de métal assez en usage dans le commerce ; mais quelquefois, comme leur forme les fait facilement confondre avec les pièces de monnaie, on pourrait s'en servir, dans un but de fraude. A notre avis, il importe de les prohiber. En outre, après l'article 1209, prohibant les marchandises prévues par le code pénal, nous désirons ajouter :

1210. Placards et affiches représentant des scènes criminelles ou des actes de violence.

Cet article figurait dans l'annexe primitive, mais il a été omis dans cet exemplaire-ci.

Nous désirons aussi ajouter :

Etalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun.

Cet article figurait aussi dans l'annexe primitive. Sauf ces deux ou trois item, l'annexe des effets prohibés demeure dans sa teneur antérieure.

M. HENDERSON. Quant à ces étiquettes commerciales de métal dont l'importation est proscrite, le ministre, sans doute, sait qu'elles se fabriquent aussi au pays ? La défense de les importer au pays n'entraîne pas, je suppose, la défense de s'en servir ?

L'hon. M. PATERSON : Je ne voudrais pas prohiber leur fabrication au pays.

L'hon. M. FIELDING : J'incline à croire que leur fabrication ici serait soumise aux dispositions du code pénal. Toutefois, la prohibition de l'importation de ces étiquettes est une bonne chose et si nous constatons qu'il y ait lieu d'appliquer cette disposition au fabricant canadien, ce sera là une question à étudier.

M. HENDERSON: Si je ne me trompe, cette question est déjà venue en discussion ici. C'est une chose de grave importance et je tiendrais à ce que la question fût définitivement réglée. Quand elle est parfaitement ronde et de la forme d'une de nos pièces de monnaie, cette étiquette commerciale de métal pourrait facilement créer des embarras, surtout quand on fait des paiements en monnaie, à la hâte ou dans l'obscurité. Ainsi, en donnant un pourboire à un employé d'hôtel, on pourrait se tirer d'affaire en lui glissant dans la main une étiquette commerciale, au lieu d'une pièce de 25 cents. Mais quant aux étiquettes de forme octogonale ou de quelque autre forme différente de celle de la monnaie ordinaire, je ne crois pas qu'il en puisse résulter d'inconvénients. Je dois ajouter que, dans les milieux commerciaux, ainsi que dans les centre ruraux, on apprécie beaucoup ces étiquettes. Non seulement parmi les marchands, mais encore parmi ceux qui trafiquent, on apprécie l'usage de ces étiquettes.

M. LAKE : L'article prohibant l'importation de juments valant moins de $50 existait-il auparavant ?

L'hon. M. FIELDING : Cet article figure au tarif depuis plusieurs années.

M. LAKE : Il n'était pas permis d'importer de juments évaluées à moins de $50 ?

L'hon. M. FIELDING : Pour les chevaux en général, il existe une limite d'évaluation; mais quant aux juments et aux étalons, dans ces conditions, l'importation en est absolument prohibée, et cette prohibition date de 1904.

Je propose le renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

M. MARSHALL : Le ministre pourrait-il me dire quand nous aborderons l'étude des articles 307 et 309 ?

L'hon. M. FIELDING : Ils ont été adoptés, mais ils reviendront en discussion. Ils ont été adoptés en séance du comité. J'ai reçu, aujourd'hui même, toute une masse d'observations sur l'un de ces item.

M. TAYLOR : Alors, il serait préférable, de les réserver.

L'hon. M. FIELDING : En effet, marquons-les " réservés ".

(Il est rendu compte des resolutions adoptées.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

L'hon. M. HAGGART : Le leader de la Chambre voudrait-il nous dire quel sera l'ordre du jour de demain ?

L'hon. M. FIELDING : Le ministre de l'Agriculture, mettra en discussion son projet relatif au service frigorifique. Il y a quelques projets de loi déposés par le ministre de la Justice que le Gouvernement avait l'intention de soumettre à vos délibérations, mais un des membres de la gauche nous a demandé l'ajournement. En l'absence du ministre de la Justice, je ne saurais faire de déclaration.

M. TAYLOR : Le tarif viendra-t-il en discussion demain ?

L'hon. M. FIELDING : Non. Nous discuterons les articles réservés, la semaine prochaine et j'espère que nous serons en mesure de terminer nos délibérations sur la loi fiscale, au cours de cette même semaine.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures et dix-sept minutes du soir.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 1er février 1907.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à trois heures de l'après-midi.

### DEPOT D'UN RAPPORT DU COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew-sud) dépose le 5e rapport du comité de surveillance des ordres permanents qui est ainsi conçu :

Conformément à l'ordre de cette honorable Chambre votre comité a étudié les pétitions qui lui ont été soumises les 24 et 25 du courant et la question de savoir si lesdites pétitions sont ou non assujéties à l'honoraire additionnel imposé par la règle 88, 3a, " lorsqu'un règlement de la Chambre est suspendu à l'égard d'un bill ou de la pétition qui s'y rapporte ". En conséquence, votre comité a examiné quelle a été la coutume suivie par la Chambre à l'égard des pétitions présentées pendant les deux derniers jours du délai accordé pour recevoir des pétitions relatives à des bills d'intérêt privé, et il a constaté qu'antérieurement à 1893, toutes ces pétitions étaient lues et acceptées, en la manière ordinaire, c'est-à-dire deux jours après avoir été déposées, nonobstant que le délai accordé pour la réception des pétitions fut expiré. En l'année 1893, les pétitions ainsi déposées, ayant été lues en la manière ordinaire (deux jours plus tard) M. l'Orateur, décida qu'elles ne pouvaient pas être acceptées, vu que le délai accordé pour recevoir des pétitions relatives à des bills d'intérêt privés était expirés ; le lendemain, cependant, une motion à l'effet que lesdites pétitions fussent lues et acceptées séance tenante fut proposée et adoptée. Tous les ans, depuis 1893 (à l'exception des années 1895 et 1896, où l'on revint à la coutume d'avant 1893) les pétitions déposées le dernier jour du délai accordé pour recevoir les pétitions (et le jour précédent) ont été reçues et acceptées séance tenante, après qu'une motion eût été faite à cet effet.

Vu que cette procédure a été coutume constante de cette Chambre depuis douze ans, et vu que les pétitionnaires ne pouvaient pas prévoir que cette procédure serait modifiée cette année, et vu aussi que les opinions sont partagées sur la signification exacte du mot " reçues ", dans la 88e règle et sur la question de savoir si la motion présentée le 23 du courant à l'effet de faire accepter ces pétitions séance tenante, impliquerait une suspension de cette règle 88, votre comité est d'avis que les pétitionnaires, qui se croyaient parfaitement en règle en présentant leurs pétitions ce jour-là, devraient avoir le bénéfice du doute et quelque soit la procédure qui sera adoptée à l'avenir, les pétitions présentées pendant les deux derniers jours du délai prescrit, cette année, soient reçues sans être assujéties à l'honoraire additionnel imposé par la règle 88, 3a, pour la suspension de toute règle relative à des bills d'intérêt privé ou à des pétitions s'y rapportant.

Votre comité exprime, en conséquence, le vœu que lesdites pétitions soient lues et acceptées et qu'elles soient considérées comme ayant été lues et acceptées dans les délais prescrits par la règle 87.

M. WRIGHT propose :

Que le 5e rapport du comité de surveillance des ordres permanents soit approuvé et que, conformément à la proposition qui y est faite, les pétitions relatives à des bills d'intérêt privés présentées les mardi 22 et mercredi 23 du mois écoulé soient reçues.

M. R. L. BORDEN : Je demande que cette motion soit réservée jusqu'à lundi, vu que je n'ai pas eu le temps de l'étudier et qu'elle me paraît établir une nouvelle règle.

(La motion est réservée.)

### 1re LECTURE

Du projet de loi (n° 88), déposé par M. Geoffrion, tendant à constituer en corporation la " Ontario and Quebec Railway and Ferry Company ".

### DEMANDE D'UN RAPPORT.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Monsieur l'Orateur, je désire rappeler à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) que vers le milieu de la dernière session j'ai demandé un rapport relatif aux affaires indiennes. J'ai renouvelé ma demande au cours de la présente session et l'honorable ministre a dit qu'il espérait pouvoir déposer ces documents prochainement.

L'hon. M. OLIVER : J'ai déposé ce rapport sur le bureau de la Chambre, il y a deux ou trois jours.

M. ARMSTRONG : Merci.

### DISCUSSION DU BILL RELATIF AU SERVICE FRIGORIFIQUE.

L'hon. M. FISHER propose la 2e lecture du projet de loi (n° 20) tendant à encourager la création d'établissements frigorifiques pour la conservation des denrées alimentaires de nature périssable.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre se propose-t-il de nous donner d'autres explications ?

L'hon. M. FISHER : En proposant la 2e lecture de ce bill et en demandant à la Chambre de le discuter en comité, je ne

vois pas ce que je pourrais ajouter aux explications que j'ai déjà données en déposant la résolution. Le texte du bill reproduit presque exactement les termes de mes explications.

Il y a un ou deux articles qui demandent à être étudiés avec soin et comme je l'ai dit j'accueillerai avec plaisir toute proposition de nature à rendre le projet plus acceptable. Je demanderai, d'ailleurs, moi-même quelques légères modifications tendant à restreindre quelque peu la portée de la loi. A part cela, le bill est absolument conforme aux explications que j'ai données et j'ai constaté avec plaisir que le projet me paraît avoir été bien accueilli par les honorables membres de cette Chambre.

M. AIME M. BEAUPARLANT (Saint-Hyacinthe) : Monsieur l'Orateur, je n'avais pas été prévenu que ce bill serait mis en discussion aujourd'hui et par conséquent, je ne suis pas aussi bien préparé à le discuter que je le désirerais. Permettez-moi cependant, de dire que je le considère comme une bénédiction pour l'industrie agricole de la province de Québec et de tout le Canada et que je l'appuierai de toutes mes forces.

Depuis quelques années il a été installé à Saint-Hyacinthe, à Cowansville et ailleurs des établissements dans le genre de ceux dont on désire encourager et aider la création par ce projet de loi. Après avoir soigneusement étudié les avantages de ce système pour conserver le volume, la quantité, la saveur et les qualités du fromage, du beurre et autres produits de même nature, j'ai acquis la conviction qu'un service frigorifique bien administré est des plus avantageux.

J'éprouve un grand plaisir à dire que les produits de la chambre froide de maturation de Saint-Hyacinthe ont mérité et obtenu les plus hautes récompenses à la dernière exposition provinciale de Sherbrooke. La semaine dernière j'avais l'honneur d'assister à la 25e convention annuelle de la Société de l'industrie laitière de Québec, tenue à Saint-Hyacinthe, et j'ai entendu les personnes présentes à cette réunion faire les plus grands éloges de ce projet de loi et y donner leur plus cordiale adhésion.

Les résultats obtenus à la chambre de maturation de l'entrepôt frigorifique de Saint-Hyacinthe, ont permis de constater sous le rapport de la quantité un gain de 1 livre ½ à 2 livres par boîte de fromage, tandis que le produit ne perd rien en qualité ni en saveur. Il est facile de se rendre compte que ce système appliqué au fromage expédié du port de Montréal, l'an dernier, aurait rapporté aux producteurs la somme considérable de $563,000 de plus qu'ils n'ont reçu jusqu'à présent.

L'honorable ministre de l'Agriculture n'assistait pas à la convention de Saint-Hyacinthe, et nous avons tous regretté son absence, mais, ainsi qu'il me l'avait expliqué et ainsi que je l'ai à mon tour expliqué aux membres de la société, il est chargé de l'administration de deux ministères très importants; nous savions que pendant que nous travaillions dans l'intérêt de l'industrie agricole à la convention, lui, de son côté, en faisait autant ici.

Les excellents résultats obtenus dans les fabriques publiques, dans les écoles et les entrepôts frigorifiques amèneront graduellement ceux qui se livrent à cette industrie, à appliquer le même système à leurs fabriques particulières. Les cultivateurs canadiens, et j'en pourrais dire autant de toutes les autres classes de la société, ne demandent rien de plus que de voir leur sort s'améliorer d'année en année, grâce à leurs propres efforts, aidés de tout concours légitime que le Gouvernement peut leur donner.

La saison d'hiver pendant laquelle le cultivateur doit faire sa provision de glace et des choses nécessaires à l'installation d'un entrepôt frigorifique, est justement l'époque de l'année où il est le moins occupé aux travaux des champs, et si on lui enseigne à faire le meilleur emploi de ce temps, il n'y a pas le moindre doute qu'il profitera de cet enseignement et appliquera ses connaissances au perfectionnement de son industrie.

Un des buts que l'on se propose par ce bill, si je l'ai bien compris, c'est de vulgariser parmi la classe agricole au Canada les avantages de ce système et de mettre plus d'entrepôts frigorifiques à la disposition des cultivateurs.

Dans ces circonstances, j'appuie de bon cœur le projet de loi. L'augmentation de prix que nous pourrons exiger sur les marchés étrangers grâce à l'amélioration de notre beurre est plus que suffisante pour justifier les dépenses qu'il entraînera. Je remarque que, dernièrement, le prix du beurre canadien, en Angleterre, a augmenté de 12.97 p. 100, tandis que le prix du beurre hollandais n'a augmenté que de 3.06 p. 100 et celui du beurre australien, de 3.49 p. 100 seulement. Nous savons que la réputation du beurre des Pays-Bas et de l'Australie est excellente.

Afin de faciliter l'obtention de la subvention de 30 p. 100, je serais d'avis de faire subir une légère retouche au projet de loi. Je voudrais qu'on remplaçât le mot "et" par le mot "ou" dans la 3e ligne de l'article 4 de manière à ce qu'on lise "à la construction ou à l'équipement" au lieu de "à la construction et à l'équipement." Cela permettrait au Gouvernement, même lorsque le bâtiment serait déjà construit, d'accorder la subvention de 30 p. 100 pourvu qu'elle soit exclusivement consacrée à l'équipement de l'entrepôt, conformément au principe que le bill énonce.

Les chambres de maturation déjà construites ne coûtent que $17,004 par année, et j'espère qu'on les maintiendra, vu le bien qu'elles ont accompli.

La Chambre a souvent entendu parler de la différence entre le rang qu'occupe aujour-

d'hui notre commerce de beurre et de fromage et le rang qu'il occupait il y a dix, quinze ou vingt ans. Aussi, je ne m'arrêterai pas à ce sujet, si ce n'est pour dire que les succès que nous avons déjà remportés doivent nous engager à déployer de plus grands efforts afin de doubler, au moins, le volume de notre commerce de produits laitiers.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest) : Bien que je sois d'avis de favoriser l'établissement d'entrepôts frigorifiques et que j'aie souvent parlé dans ce sens ici même, je ne saurais approuver toutes les dispositons du présent bill. Si je comprends bien, la subvention de 30 p. 100 ne s'applique qu'aux nouveaux établissements. Je regrette que le ministre limite ainsi la portée du projet de loi, car, s'il maintient cette restriction, nombre de vendeurs, principalement dans la province d'Ontario, ne jouiront pas des avantages de ces prescriptions législatives. Que le ministre me permette de lui faire observer qu'il y a quelques années, plusieurs citoyens de Chatham, inspirés par l'amour du bien public, ont fourni les fonds nécessaires à la construction d'un entrepôt frigorifique modèle. Il me semble que le bill devrait permettre qu'on applique la subvention de 30 p. 100 à un établissement de ce genre pour le munir des machines les plus nouvelles. Dans ce cas, les cultivateurs établis dans le voisinage de Chatham et d'Alverstone et à d'autres endroits retireraient certains avantages.

Si le ministre persiste dans sa décision, il sera fort difficile d'obtenir dans la ville de Chatham des fonds pour l'érection d'un entrepôt frigorifique qui concurrencerait celui qui existe déjà. Je ne crois pas, non plus, que les dispositions du bill règlent judicieusement le paiement de la subvention de 30 p. 100. Il me semble qu'il ne suffit pas d'accorder 10 p. 100 à l'achèvement de l'entrepôt et 5 p. 100 pendant chacune des quatre années suivantes. Quant à moi, je serais d'avis de rendre le bill applicable au cas de Chatham, en déclarant qu'un entrepôt comme celui de cette ville pourra être l'objet de la subvention si on le modernise. Je crois même qu'on devrait augmenter la somme payable à l'achèvement d'un entrepôt. Le bâtiment dont je parle serait du dernier modèle si on le rajeunissait d'après la manière indiquée par le ministre. Il offrirait alors un espace de 175,000 pieds cubes, espace suffisant pour faire face aux besoins de ce district. Si le bill ne s'applique pas à l'installation du plus récent outillage dans cet entrepôt, nous n'obtiendrons pas avant quelques années l'établissement que nous devrions avoir et que nous souhaitons—un entrepôt du dernier modèle du haut en bas, comme le ministre en désire.

S'il y a dans l'Ontario une région qui a besoin d'entrepôts frigorifiques, c'est bien celle dont je parle. Il est notoire que, là-bas, nos pommes parviennent à leur maturité au moins trois semaines plus tôt que dans les autres endroits de la province. Voilà pourquoi le besoin d'entrepôts frigorifiques s'y fait sentir plus vivement qu'ailleurs. Ces établissements sont aussi nécessaires à la conservation de nos autres fruits qui ne poussent probablement pas dans nombre d'autres endroits. J'espère que le ministre fera faire une inspection minutieuse de cet entrepôt de la ville de Chatham. S'il est satisfait de cette inspection, je ne vois pas pourquoi il ne consentirait pas à ce que cet établissement soit pourvu des machines les plus modernes et à ce que les citoyens de cette ville profitent des sommes d'argent dont le projet de loi autorise la distribution. Autrement, je craindrais que l'entrepôt qui existe déjà ne nous empêchât d'obtenir des fonds pour en ériger un autre.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew-sud)) : A Renfrew, nous sommes presque dans la même situation où se trouve la ville de Chatham. Il y a environ douze ans, nous avons construit un entrepôt frigorifique pour les produits laitiers. C'était alors un établissement modèle, pourvu de tous les accessoires qu'il était possible de se procurer. Mais, la durée d'un entrepôt semblable ne dépasse guère dix ou douze ans et le nôtre a, pour ainsi dire, perdu toute son utilité. La toiture est bonne ainsi qu'une grande partie du bâtiment ; mais il faut des réfections et un changement complet pour établir un système de réfrigération artificielle, afin que l'établissement réponde aux dernières exigences du progrès. Il y a dans notre région un grand nombre de fromageries et plusieurs voies ferrées convergent vers la ville de Renfrew. Vingt-huit trains rapides partent chaque jour de cette ville. Celle-ci est située sur le parcours des réseaux principaux du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, et le long de la voie des chemins de fer de Kingston à Pembroke et de l' "Atlantic and Northwestern." Les fromageries établies en différents endroits du comté désirent expédier leur fromage à notre ville pour l'emmagasiner dans des entrepôts frigorifique. L'assemblée annuelle des actionnaires de l'établissement a eu lieu ; mais, il est fort probable qu'on s'occupera de nouveau de cette entreprise et nous voudrions savoir si le Gouvernement jugera à propos de nous accorder l'aide mentionnée dans ce projet de loi. Notre ville est trop petite pour se procurer un autre établissement et elle a ce qu'il lui faut pour installer des appareils de réfrigération sans beaucoup de dépenses supplémentaires. Ce serait donc un grand avantage pour nous si l'Etat nous venait en aide, en considération des dépenses que nous aurons à faire.

M. G. H. McINTYRE (Perth-sud) : Que cette question excite un vif intérêt, c'est ce que démontre le nombre des députés qui l'ont discutée, chacun parlant au nom des intéressés que renferme sa propre circonscription. Selon moi il y a lieu de féliciter le

ministre qui a déposé ce projet de loi et de se réjouir des mesures nouvelles.

Elles répondent à un besoin réel et sont la conséquence naturelle d'autres tentatives dans le même sens dont le succès nous encourage à nous avancer plus loin dans la même voie. Personne n'ignore que la prime accordée aux compagnies de navigation afin de les engager à fournir des compartiments frigorifiques pour le transport des produits en Angleterre fut l'une des tentatives hardies faites par le ministre, et dont le succès a complètement justifié sa politique. En effet, ce succès fut si grand qu'après l'expiration du délai fixé en premier lieu, la prime devint inutile et les compagnies de navigation n'ont pas cessé de munir leurs navires, à leurs propres frais de tous les accessoires requis. Dans le présent cas, j'en ai le ferme espoir, le résultat sera le même.

Ce projet de loi a évidemment été l'objet de beaucoup de préoccupation, non seulement de la part du ministre mais aussi de la part de plusieurs députés dont les conseils lui ont été précieux. J'aurais moi-même une chose ou deux à lui suggérer. Dans son ensemble, le bill est bien rédigé. Je crois que le ministre a été heureusement inspiré lorsqu'il a décidé d'accorder la subvention à des entrepôts frigorifiques distincts disséminés par tout le pays, au lieu de l'octroyer à une grande compagnie qui aurait établi des succursales, comme il avait projeté de le faire.

Selon moi, la prime elle-même est suffisante, mais il serait bon de raccourcir le délai fixé pour le paiement. Un délai de quatre ans est probablement trop long. A vrai dire, les paiements ne représenteront guère plus que le loyer. Le Gouvernement pourrait, il me semble, diminuer le délai, sans craindre pour la stabilité de l'entreprise. Je vois que la prime est accordée à la seule condition du maintien de l'entrepôt, pourvu que les plans et devis et l'équipement soient approuvés. Cela est légitime, selon moi. Le Gouvernement a pu songer à obtenir une hypothèque comme garantie, mais se serait une faute à mes yeux, car cela serait de nature à nuire aux compagnies d'entreposage en quête des fonds nécessaires à l'entreprise.

Je constate que le Gouvernement se réserve le droit de réglementer les taxes à percevoir, ce qui est sage. Cependant, le bill ne fait pas mention de l'espace qui devra être offert au public. Souvent, les propriétaires de l'entrepôt pourront le faire servir à l'emmagasinage de leurs propres denrées. Cela n'a rien de répréhensible en soi ; cependant une disposition du bill devrait fixer l'espace qui sera mis à la disposition des particuliers.

Il y a aussi la question du genre de bâtiment qui pourra être primé. Lors de la réduction du projet de loi, le ministre a pu croire, et il croit peut-être encore, que l'offre d'une prime favoriserait la construction

M. McINTYRE.

d'entrepôts munis de tous les accessoires voulus. Plus tard, les représentants des intéressés nous rappelèrent qu'il existait déjà des entrepôts frigorifiques différents de ceux dont le ministre veut favoriser la construction. Ce sont des entrepôts-glacières renfermant de la glace dans une pièce située au-dessus de celle qu'on désire refroidir.

Ce système, qui fut très satisfaisant pendant un certain temps, est maintenant démodé, mais les bâtiments qu'on utilisait à cette fin sont encore disponibles. Il est probable que, dans plusieurs cas, on offrira au Gouvernement de leur faire subir les changements nécessaires. On pourrait à bon droit demander au ministre d'étudier d'une manière spéciale cet aspect de la question. Ces bâtiments furent érigés aux endroits où des hommes d'initiative se lancèrent dans cette entreprise à son début. Grâce à la concurrence qui existe dans le monde commercial, ces bâtiments furent construits aux endroits vers lesquels les produits convergent. Cela étant, s'il fallait négliger ces endroits à cause de la présence d'anciens entrepôts frigorifiques, il y aurait lieu de craindre que les nouveaux établissements fussent relégués dans des parties du pays moins bien choisies. Ces constructions ont été érigées pour les fins auxquelles elles servent encore, mais elles ne seront pas à la hauteur des entrepôts nouveaux, cela va sans dire. Cependant, on y attache beaucoup de prix. Elles sont parfois en pierre et, au moins, les murs, les fondements, la toiture, peuvent servir. Naturellement, l'isolation dépend de l'installation des machines, mais j'espère que le ministre, lorsqu'il étudiera cette question, donnera sinon des chances égales du moins de bonnes chances aux propriétaires de ces bâtiments pour l'attention d'une part des primes.

Cette question de l'adoption d'un système frigorifique a déjà sans doute été soumise au ministre. Je suppose que c'est le froid chimique qu'on désire avoir, ou du moins quelque chose de préférable à l'ancien système à glace, qui ne peut guère abaisser la température qu'à 40 degrés. Il est vrai que le fromage peut très bien se conserver dans des chambres rafraîchies à glace, mais il faut trouver autre chose si on veut avoir un froid plus intense. Les deux agents les plus en faveur sont l'acide carbonique et l'ammoniaque. Ces deux systèmes sont en usage et sont bien connus, mais il y en a d'autres sur lesquels je désirerais aussi attirer l'attention. Il en est un, entre autres, en usage en divers endroits de la province d'Ontario, quelque peu meilleur marché, et qui est très avantageux pour les petits établissements. Je veux parler du système Cooper, comme on l'appelle, en usage à Simcoo, Galt et autres endroits. C'est un système à base de saumure, et le refroidissement se fait avec de la glace et du sel dans des cylindres. Ce système rend de grands services pour la conservation des œufs, et comme on obtient avec cela une

température au-dessous du degré de congélation je ne vois pas pourquoi on ne l'emploierait pas.

L'isolation se fait aussi de diverses manières, et il n'est pas absolument nécessaire de chercher ce qu'il y a de plus dispendieux Au contraire, la pratique et l'expérience ont démontré que les systèmes les plus simples donnent tout autant satisfaction.

Je vois que ce bill, depuis sa présentation, a été assez vivement attaqué. On a dit que le ministre, en proposant cette mesure, avait surtout à cœur, non pas tant de venir en aide à la classe agricole, comme de se ménager une influence politique, et on a ajouté que ce bill pouvait en partie s'expliquer par le désir de créer de nouveaux emplois d'inspecteurs. Cela me semble très injuste, mais ces attaques n'en soulèvent pas moins une question que le ministre aura à prendre en considération. Je voyais tout récemment, sur le feuilleton de la Chambre, que le député de Toronto avait donné avis d'une proposition portant qu'il serait désirable que, pour ces nouvelles nominations, on ne tînt compte que des aptitudes et non pas de l'affiliation à tel ou tel parti. J'ignore si nous sommes arrivés à l'âge d'or où cela puisse se faire. Je vois seulement que cet avis est maintenant disparu du feuilleton, et il est par conséquent fort possible qu'on ait jugé, depuis, que nous n'étions pas encore mûrs pour une pareille innovation. Il n'y a rien à redire au principe énoncé là, et j'espère bien que nous vivrons assez longtemps pour en voir la réalisation. Mais, en attendant, je crois que, dans les conditions actuelles, le ministre fera bien de se rappeler, s'il veut avoir l'appui nécessaire pour faire voter son bill, qu'il importe de ne pas perdre de vue le principe sur lequel ces nominations ont été faites dans le passé.

On a dit que le fonctionnement de ce système entraînerait l'installation d'établissements frigorifiques aux ports d'embarquement et en Europe. Il est vrai que nous n'aimerions pas accorder des primes pour ces établissements dans la Grande-Bretagne, mais cependant si nous voulons que nos produits parviennent au consommateur en parfait état, il importe qu'ils ne soient pas exposés là-bas à des températures défavorables ni qu'ils restent trop longtemps à attendre sur les quais.

Si le ministre peut améliorer les conditions en Europe, et installer là-bas des établissements frigorifiques, il nous fera un grand bien et ce sera ainsi mettre la dernière main à l'œuvre qu'il a entreprise pour nous doter d'un système frigorifique complet.

M. F. R. LAWLOR (Haldimand) : Je ne puis pas approuver entièrement l'éloge de ce bill que vient de faire l'honorable député de Perth-sud. Il semble croire que ce bill serait très avantageux pour les cultivateurs de ce pays, à qui le ministre rend de grands secours en installant un peu partout des établissements frigorifiques. Mais je crois cependant que, sous ce rapport, nous ne recevons que bien peu d'encouragements. Même, je doute que le ministre aurait pu nous présenter une mesure, dans l'intérêt des cultivateurs et ayant en vue la conservation de leurs produits par des moyens frigorifiques, qui aurait jamais pu nous être d'aussi peu de secours que celle-ci. Je ne crois pas que l'offre de 30 p. 100, embrassant plusieurs années, pourra être un encouragement suffisant pour engager des cultivateurs, des compagnies ou des particuliers, intéressés dans ces installations frigorifiques ou qui auraient dessein d'en établir, à se lancer dans des dépenses pour cela.

Une compagnie, dans laquelle je suis moi-même intéressé, a déjà pensé sérieusement à construire plusieurs entrepôts frigorifiques l'année prochaine, ou du moins d'ici deux ou trois ans, à différents endroits où nous avons des fabriques. Ce bill nous a été soumis, et nous l'avons étudié avec le plus grand soin. La conclusion à laquelle nous en sommes arrivés, c'est que nous ne considérons pas que la prime soit un encouragement suffisant pour nous lancer dans cette entreprise et laisser au Gouvernement le contrôle de nos établissements. Nous avons décidé qu'il nous serait bien plus avantageux de construire ces établissements sans surveillance ni secours quelconques du Gouvernement, plutôt que de laisser le Gouvernement avoir la haute main en échange des secours insignifiants qu'il accorde. Il me semble que si le ministre veut activer ce système d'entrepôts frigorifiques en ce pays, il devrait, au lieu d'une prime distribuée en plusieurs années, accorder ce 30 p. 100 en une seule fois dès qu'un établissement est prêt à fonctionner. S'il avait fait cela, il aurait vraiment encouragé nos cercles agricoles, nos hommes d'affaires et nos compagnies frigorifiques à fonder de ces sortes d'établissements. Apparemment, le ministre désire s'attirer tout le mérite de l'encouragement sans y mettre un prix suffisant, ou du moins sans distribuer la prime comme elle devrait l'être. Je conseillerais au ministre d'examiner de nouveau attentivement tout cela, et au lieu de ce simulacre d'encouragement de 30 p. 100 distribué en plusieurs années, il devrait augmenter la prime ou la verser en une seule fois dès qu'un établissement est prêt à fonctionner. De plus, et si le ministre veut avoir une loi pratique, il devrait faire dresser des plans et devis basés sur les systèmes frigorifiques les plus en faveur, afin que le public puisse être renseigné à cet égard. Actuellement, on ne connaît que fort peu de chose de tout cela, ou même on ne connaît rien. On adopte différents plans au petit bonheur, et il en résulte que bon nombre de ces plans ne donnent aucune réussite.

Si le ministre pouvait être fixé sur les systèmes qu'il convient d'adopter, et nous

fournir les plans et devis pour cela, il nous rendrait un immense service. Personne, plus que le ministre de l'Agriculture, n'est en état d'obtenir de meilleurs renseignements. Lors de la discussion qui s'est engagée tout récemment à ce sujet, j'ai demandé au ministre s'il avait l'intention d'adopter cette méthode, et sa réponse a été négative. Je crois fermement que le devoir du département devrait être de fournir tous les plans et devis, tant pour les grands que pour les petits établissements, afin que le public puisse tirer parti des avantages que possède le département pour se renseigner à fond sur ces matières. Je suis en faveur des entrepôts frigorifiques, et je suis persuadé que les cultivateurs en retireront d'immenses avantages. Dans la ville que j'habite, j'aimerais à installer l'un de ces établissements, ou à décider les arboriculteurs et les cultivateurs à en construire un, si tout simplement le Gouvernement voulait nous prêter main-forte. Mais je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre qui puisse penser que cette prime de 5 p. 100 par année, pendant plusieurs années encore, soit un encouragement suffisant, surtout quand une semblable prime comporte la condition que la construction et le fonctionnement de l'établissement seront sous la surveillance du Gouvernement. Le Gouvernement peut se réserver le droit de contrôler les tarifs, mais la prime devrait être correspondante aux conditions exigées.

M. McKENZIE : Je crois que cette mesure est très sage, et je crois aussi que l'encouragement accordé est suffisant pour le moment. Ceux qui, comme l'honorable député de Haldimand, sont prêts à se lancer dans ce genre d'affaires pour leur propre compte et qui désirent conduire leurs affaires à leur guise, sont parfaitement libres de le faire. Mais, tout de même, je ne vois pas pourquoi nous irions priver d'autres personnes des avantages présentés par ce bill. Je dois féliciter le ministre pour cette mesure, et pour le principe invoqué dans cette mesure. Selon moi, on ferait bien de porter à trois ans, au lieu de cinq, le paiement de la prime, c'est-à-dire de décréter trois paiements annuels de 10 p. 100 au lieu d'un paiement de 10 p. 100 et de quatre paiements annuels subséquents de 5 p. 100.

C'est là une mesure dont le pays ressent un pressant besoin. Bon nombre de nos produits se perdent, et il est grandement temps que le Gouvernement nous aide à nous lancer dans ces entreprises d'entreposage frigorifique. Le secours qu'on nous promet ici sera, je crois, fort apprécié par nos cultivations. Il me semble que personne ne devrait s'opposer à ce bill. Bien entendu, certains amendements peuvent être nécessaires, et le ministre fera bien de prendre ces amendements en considération ; mais, somme toute, ce bill est très satisfaisant et parfaitement élaboré. Pour toutes ces raisons, c'est avec le plus grand plaisir que je lui donnerai mon appui pour ses dispositions principales.

M. M. S. SCHELL : J'ai considéré longuement ce sujet, mais comme j'ai déjà parlé là-dessus, quand ce bill a été présenté devant la Chambre en une occasion précédente, je me contenterai aujourd'hui de faire quelques courtes observations. Une chose que j'ai déjà remarquée, c'est que tous les membres de cette Chambre se sont déclarés en faveur de l'adoption d'un système quelconque d'établissements frigorifiques, et en faveur de subventions du Gouvernement pour activer un peu partout ce mouvement. Les seules divergences d'avis ont été au sujet des méhtodes qu'il conviendrait d'adopter.

L'honorable député de Haldimand a dit que des compagnies dans lesquelles il est intéressé ont étudié ce bill et qu'elles s'opposent à certaines dispositions comme étant trop restrictives. Cela ne me surprend point, et à ce sujet il importe de considérer l'un des aspects de ce bill. Il peut y avoir danger que des compagnies particulières tirent avantage de la prime du Gouvernement pour fonder des établissements frigorifiques pour leurs propres affaires, et non pas pour le public qui pourrait désirer les utiliser. Il me semble que la prime, chaque fois qu'elle sera accordée, devrait être pour l'avantage du public en général, et qu'on devrait établir certaines restrictions sur ces établissements, tant sous le rapport du mode de construction que sous celui du règlement des tarifs. Si cette prime est accordée, il me semble absolument nécessaire que les paiements en soient distribués en plusieurs années, afin de se ménager un contrôle efficace, et je ne crois pas que quatre ans soit trop long pour cela.

Selon moi, il y a ce danger qu'une compagnie particulière construise l'un de ces établissements, et qu'elle s'en serve ensuite pour des fins générales si elle s'apercoit que l'entreprise n'est pas rémunératrice. Elle pourrait très bien faire cela, si le Gouvernement ne se ménageait pas la surveillance voulue. Et alors, le public ne retirerait aucun avantage de cet établissement.

C'est pourquoi je suis d'avis que le Gouvernement ne devrait pas laisser la chose moins de quatre ans hors de son contrôle. Ce que propose le bill, de payer 10 p. 100 comptant et le reste en quatre ans, ne me paraît pas le meilleur mode de paiement à adopter. Je conseillerais plutôt un paiement de 15 p. 100 à l'achèvement du bâtiment, 8 p. 100 l'année d'après, 5 p. 100 la troisième année et la quatrième année 2 p. 100. L'objection que l'on peut faire à la disposition portée dans l'original du bill, c'est qu'en raison du faible montant à recevoir à l'achèvement de l'édifice, le capital privé hésiterait à se charger de l'entreprise. Le temps à courir avant l'époque des derniers paiements serait si long, les intérêts à payer aux banques dans l'intervalle dimi-

M. LAWLOR.

nueraient tellement les bénéfices à retirer de la chose, que de simples particuliers y regarderaient à deux fois avant de se lancer dans la dépense nécessaire à la construction de l'entrepôt.

J'espère que l'on répartira les paiements de façon que, sans nuire au contrôle que le Gouvernement doit retenir sur l'entreprise, ceux qui se chargeront des travaux puissent bénéficier de la prime le plus tôt possible.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew-sud) : Monsieur l'Orateur, je désirerais compléter mes remarques antérieures. A propos des sommes à payer, les honorables députés de Perth-sud (M. G. H. McIntyre) et d'Oxford-sud (M. M. S. Schell) ont dit...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député a déjà, je crois, parlé sur la question. Il pourra revenir là-dessus en comité.

M. T. G. PORTER (Hastings-ouest) : Dans le comté de Hastings, que j'ai l'honneur de représenter ici pour partie, il existe le même état de choses, ou à peu près, que ce que l'on vient de dire pour d'autres circonscriptions de la province d'Ontario, à savoir que déjà nous y avons des entrepôts-glacières. A Belleville seulement, se trouvent, je crois, trois ou quatre de ces entrepôts. Deux sont dirigés par la même maison, et l'un de ces deux entrepôts est supérieurement outillé comme glacière. C'est M. R. J. Graham qui en a la gestion. Une autre installation de grande importance pour le Canada est celle que dirige la maison Blake et Fils. Ce n'est pas seulement pour les besoins de leur commerce que ces maisons tiennent des entrepôts : elles les mettent à la disposition du public, qui en fait largement usage, et depuis nombre d'années.

A Trenton aussi, à 12 milles de là, on trouve un autre entrepôt-glacière, de grandes dimensions, propriété de la Ontario and Atlantic Cold Storage Company. L'établissement date de quatre ou cinq ans. Le malheur a voulu qu'il fût détruit il y a trois ans, mais on l'a reconstruit immédiatement et il fonctionne de nouveau à l'heure qu'il est. Pour en arriver là, il a fallu que les propriétaires de ces établissements assumassent de bien lourdes obligations. Il serait peu juste, à mon sens, de ne pas donner à ces compagnies une occasion de profiter des avantages que présente la nouvelle loi. Si l'importance de ce mode de conservation des produits alimentaires s'est imposé à l'attention du Gouvernement et du pays tout entier, cela est dû, je n'en doute pas, à l'existence de ces mêmes entrepôts dans cette partie de la province d'Ontario. Il se peut que je sois dans l'erreur, mais je crois bien que l'honorable ministre a mis à profit les connaissances que possède M. Graham sur la matière. Personne dans la province d'Ontario n'a, que je sache, plus longuement que cet homme médité cet important sujet et ne serait mieux autorisé à le discuter. M. Graham ne m'a pas fait de communications, mais je serais heureux de savoir du ministre s'il n'a pas profité de l'aide qu'il pouvait en recevoir et si les dispositions de ce bill sont bien en conformité avec les idées de ce monsieur. Ce ne serait pas là de l'indiscrétion; autrement, je me donnerais bien garde d'interroger ainsi le ministre.

Les propriétaires de l'entrepôt de Trenton sont, j'en ai la ferme conviction, fort désireux de prendre leur part des avantages que ce bill va conférer au public.

M. TELFORD : J'ai discuté cette affaire avec mes commettants, et je vois que la population de Grey-nord se réjouit à l'idée de voir s'établir à Owen-Sound un de ces entrepôts frigorifiques dont on parle. D'après moi, ce que propose le Gouvernement ne peut manquer de réussir. Nous avons grandement besoin d'un établissement de cette sorte.

Puisque le présent bill doit surtout profiter aux cultivateurs, on ferait bien, je crois, pour permettre à ces derniers de trouver les fonds nécessaires à la construction de ces entrepôts et à leur aménagement, de réduire le nombre des paiements de cinq à trois, de faire le premier de ces paiements quand les travaux de construction et d'aménagement seront finis ; puis, à la fin de la première année, payer de nouveau 10 p. 100, et le reste au bout de trois ans.

Je sais combien il va être difficile, parmi les cultivateurs, de réunir les fonds voulus pour mener à bien cette entreprise : trop souvent ils ont été les victimes des lanceurs d'affaires ; et je pense qu'on fera bien, dans l'intérêt de la cause, de réduire de cinq à trois le nombre des paiements.

Quant à la nécessité de ces établissements, elle n'est pas douteuse, en tant qu'il peut être question d'en doter Owen-Sound et les environs.

Quelqu'un me disait l'autre jour que la maison dont il fait partie payait à Montréal $1,000 par année pour y faire tenir ses produits dans des glacières, et que la maison avait dû bien des fois faire revenir de Montréal ces mêmes produits pour les expédier en haut des lacs ou ailleurs. Ce serait tout profit pour cette maison si un entrepôt de ce genre se trouvait placé à sa portée. Je pourrais ajouter que nous avons là, près d'Owen-Sound, une des beurreries les plus considérables du Canada. Le gérant de cette beurrerie me dit que, s'il y avait à Owen-Sound un entrepôt-glacière, cela lui permettrait de payer la crème un prix plus élevé. Cette crème lui arrive de 20 milles à la ronde, et chaque cultivateur dans ce rayon de 20 milles bénéficierait de cette augmentation du prix de sa crème. Il existe bien déjà quelque chose de cette nature à Owen-Sound, mais c'est une simple glacière ordinaire, et le gérant

me dit que cela est absolument insuffisant. Le beurre se couvre de terre, et cela fait qu'il se gâte. Mais c'est surtout le commerce des fruits que l'établissement à Owen-Sound d'un pareil entrepôt favoriserait. Les vergers autour d'Owen-Sound couvrent une superficie fort considérable. Nous y récoltons chaque année de 20 à 30,000 barils des meilleures pommes d'hiver que se puissent produire. Je faisais moi-même le commerce des pommes en 1903. Nous avions acheté de 20 à 30,000 barils des cultivateurs. Eux se chargeaient de les abattre, et nous les faisions prendre sur place par nos empaqueteurs. Il est arrivé que des pommes sont restées dix jours par terre avant que nous fussions prêts à les enlever, et il faut bien penser que, pendant ce temps-là, la chaleur et l'humidité faisaient leur œuvre. Ainsi exposées au soleil, à la pluie, à la rosée, les pommes ne pouvaient que perdre en qualité, nonobstant leur belle apparence au moment de la mise en barils. Aussi, cette année-là, nous y avons perdu $6,000. Cette perte se serait sûrement changée en gain si nous avions eu à l'époque un entrepôt frigorifique pour y mettre nos pommes.

Pour ce qui est du droit de visite et de contrôle que le Gouvernement se réserve sur ces établissements, cela me paraît tout juste, mais non pas jusqu'au point de retenir pendant quatre ans le paiement de la prime prévue par le bill.

Ces entrepôts ont peu d'utilité en dehors de leur emploi comme glacières. La dépense qu'il faut faire en bois pour assurer l'isolement des matières entreposés n'a guère d'autre utilité que celle-là. Personne, à mon avis, n'osera mettre ses fonds dans une entreprise de cette nature s'il n'a de bonnes raisons d'espérer que son argent profitera. Pour convertir en toute autre chose un pareil entrepôt, le propriétaire se verrait contraint de perdre 50 p. 100 de l'argent qu'il lui aurait coûté. Une telle perspective est bien faite pour décourager qui que ce soit.

J'admets bien que le Gouvernement doit garder le contrôle d'un établissement comme celui-là, mais je ne vois pas qu'il soit nécessaire pour cela de retarder si longtemps le paiement de la prime ; surtout si l'on veut que les cultivateurs y contribuent de leurs propres fonds et soient par là intéressés à ne pas permettre qu'on en change la destination.

Je me plais à répéter que, pour ce qui est de ma circonscription, la loi que l'on propose, même dans la forme qu'elle affecte présentement, va lui faire un bien énorme.

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est) : Les observations que l'honorable député de Grey (M. Telford) vient de communiquer à la Chambre me paraissent fort pertinentes. Il serait bon, en effet, que les cultivateurs aient la haute main sur ces établissements, et que cette maîtrise, autant que possible, ne puisse tomber dans les mains de simples particuliers.



Dans la discussion qui s'est faite aujourd'hui, j'ai remarqué avec beaucoup de satisfaction que tout le monde semble être d'avis que l'établissement de glacières d'une sorte ou d'une autre est absolument nécessaire en ce pays.

Le bill qui occupe en ce moment l'attention de la Chambre a déjà donné lieu à de nombreuses objections, et il me sera peut-être permis d'en présenter une ou deux pour mon compte.

L'idée qui a inspiré le ministre de l'Agriculture a trouvé faveur auprès de chacun de nous, et c'est à coup sûr un pas dans la bonne voie. Il faut pourtant nous rappeler que nous sommes, nous députés, mieux renseignés sur la matière que ne le sont, même parmi les cultivateurs, bon nombre de ceux pour qui la loi est faite. Le pays en général est bien peu au fait de cette importante question, et c'est une tâche énorme que de trouver et mener à bonne fin le vrai moyen qui permettra à nos cultivateurs de toutes les parties du Canada de rendre leurs produits périssables en bon état sur les marchés de l'extérieur et particulièrement ceux de la Grande-Bretagne. Cela ne se fait pas en un jour ni même en une année. Il y faut du temps et de l'argent. Ce n'est pas avec $100,000, tant s'en faut, que nous y arriverons. S'il y a interruption dans l'entreprise, si, du coup, elle n'est pas parfaite, l'affaire manquera, soyez-en sûrs.

Je considère donc ce projet de loi comme un tâtonnement, un essai, un signe précurseur d'une époque où le ministère pourra sans doute rendre de plus grands services encore à nos cultivateurs. Ceux-ci n'ont pas une connaissance suffisante de la question. Il faut leur démontrer qu'ils peuvent non seulement retirer des bénéfices beaucoup plus considérables, mais, en plusieurs cas, donner à leurs fermes plus que le double de leur valeur. J'approuve donc la prudence et la lenteur du ministre de l'Agriculture dans cette circonstance. Il faudra entreprendre de nouveau d'instruire nos cultivateurs, comme on l'a fait au début de l'établissement des fromageries dans les provinces de Québec et du Prince-Edouard et dans certains milieux de l'Ouest. La première chose à faire, ce sera de leur indiquer les avantages de ces entrepôts frigorifiques, puis de les engager à donner un coup d'épaule et à se pousser.

Un point de vue qu'on n'a pas fait ressortir au cours du débat a pourtant une importance extrême. Voici : lorsque les cultivateurs s'apercevront qu'en portant leurs fraises, leurs pommes hâtives ou d'autres produits précaires aux entrepôts frigorifiques, ils peuvent presque aussitôt après se rendre à la banque et obtenir des avances sur ces denrées, ils en seront bien aises, assurément. A l'heure qu'il est, souvent ces fruits se gâtent et se perdent après la cueillette, aussi les banquiers n'aiment pas

à avancer de l'argent sur cette garantie. Mais, dès qu'on aura persuadé aux financiers canadiens que ces fruits peuvent être portés en bon état sur des marchés avantageux, ils consentiront à faire des avances aussi volontiers que s'il s'agissait de blé, de bestiaux ou de fromage.

Je suis même d'avis que ces entrepôts frigorifiques seront réellement très utiles aux sociétés coopératives d'horticulteurs fruitiers qui font de si bonnes affaires en différentes parties du pays. Ils permettront, par exemple, aux producteurs de conserver au besoin leurs fruits pendant plusieurs jours et de les expédier à bas prix à pleins wagons plutôt qu'à grands frais par les messageries, selon l'usage. Je crois que les cultivateurs de l'Est comprendront avant longtemps que ces entrepôts frigorifiques sont aussi nécessaires au succès de leur industrie que les entrepôts de grains sont indispensables aux agriculteurs de l'Ouest . Ceux qui vivront dans vingt ans d'ici jetteront, je n'en doute pas, un regard de pitié sur le sort actuel des cultivateurs canadiens. Nos descendants jugeront que les cultivateurs d'aujourd'hui étaient aussi arriérés que nous trouvons arriérés nos aïeux qui coupaient le grain à la faucille et le battaient au fléau.

Qu'on me permette d'ajouter qu'en communion d'idées avec beaucoup d'autres, je considère que la quotité de l'aide accordée n'est guère suffisante. Les uns sont d'avis qu'on devrait la répartir différemment, mais je crois qu'au début, dans la période d'expérimentation, lorsque les bailleurs de fonds se montrent craintifs, il serait avantageux de porter la subvention de 30 à 50 p. 100. Les compagnies de navigation et les propriétaires d'entrepôts pour la conservation de la boitte ont touché des subventions de 50 p. 100. Je me demande pourquoi les cultivateurs de l'Est n'en recevraient pas autant. Selon moi, on devrait verser 30 p. 100 tout de suite et répartir 20 p. 100 sur les trois années suivantes. J'approuve la décision que le Gouvernement a prise de conserver la haute main sur l'entreprise. Je le répète, la quotité de la subvention n'est guère suffisante. Quoi qu'il en soit, le bill tel quel est un pas dans la bonne voie et je l'appuierai volontiers.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I.P.-E.) : Je regrette que le ministre de l'Agriculture propose d'abroger la loi de 1897 concernant les entrepôts frigorifiques de Winnipeg, de Québec, d'Halifax, de Saint-Jean et de Charlottetown.

Dans cette dernière ville, nous avons un entrepôt frigorifique dans la fabrique de salaisons du Dominion, vaste bâtiment très bien outillé, je crois. La loi de 1897 décrétait qu'une somme d'argent serait payée à quiconque signerait avec l'Etat un contrat pour l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour trois ans. A la faveur de cette disposition une convention a été conclue avec les autorités fédérales et l'établissement de Charlottetown qui fut utilisé par l'Etat pendant un certain temps. Il y a maintenant dans cette ville un bâtiment qui coûte cher, et je suis d'avis qu'il serait avantageux pour le commerce de l'île du Prince-Edouard de conserver la loi de 1897 et de conclure un arrangement pour l'établissement d'un appareil de réfrigération dans cette construction ou dans tout autre bâtiment disponible de la ville de Charlottetown. Je ne comprends pas pourquoi on veut abroger cette loi ni quel inconvénient son maintien entraînerait. Aussi, je prie le ministre de ne pas l'abroger.

Je lui suggère aussi d'appliquer les dispositions du présent bill aux navires qui font la navette entre Charlottetown et Pictou et entre Charlottetown et la Pointe-du-Chêne, et de subventionner ceux-ci afin de leur permettre de se munir d'installations frigorifiques.

La province de l'île du Prince-Edouard, personne ne l'ignore, ne se trouve pas dans la même situation que les autres provinces du Canada. Les subventions qu'on accorderait aux navires faisant le service entre l'île et la terre ferme seraient très utiles à cette province, de même que les dispositions du présent bill. Ces navires touchent $12,500 par année, et les armateurs seraient très reconnaissants envers l'Etat, si celui-ci profitait des dispositions du présent bill pour leur accorder une nouvelle subvention qui leur permettrait de se procurer des installations frigorifiques du dernier modèle. De cette manière, les produits de l'île du Prince-Edouard pourraient être mis dans des entrepôts froids dès leur arrivée à Charlottetown ou à Summerside et avant d'être expédiés à Pictou ou à la Pointe-du-Chêne, puis être transportés dans les wagons-glacières de l'Intercolonial. Cela, je le répète, serait très utile au commerce de ma province.

M. J. BARR (Dufferin) : L'intérêt que ce projet de loi provoque parmi les représentants des diverses provinces prouve que ses dispositions ont une portée très étendue. A mes yeux, ce bill est l'un des plus importants dont le Parlement ait été saisi depuis quelque temps. Toutefois, les avis sont partagés quant aux détails.

Une question importante a été discutée ; celle de savoir si les entrepôts frigorifiques qui existent déjà ne devraient pas avoir part aux avantages que le projet de loi confère. Il me semble que ceux qui ont érigé ces entrepôts lorsque l'Etat ne venait pas en aide à ces établissements méritent certains égards, d'autant plus que leurs placements n'ont pas été fructueux dans le passé et que les entrepôts subventionnés pourront être préjudiciables à leur entreprise. Il est incontestable que les entrepôts qui existent déjà ont été construits aux endroits où le besoin s'en faisait le plus vivement sentir. Bien que la population établie dans le voisinage ait retiré quelques avantages

de ces établissements, la réfrigération artificielle était encore dans la période d'expérimentation, les installations n'étaient pas aussi perfectionnées qu'aujourd'hui ; aussi les endroits où s'élèveront les nouveaux entrepôts jouiront d'avantages beaucoup plus grands.

Dans ces circonstances, il serait de l'intérêt du Canada de leur accorder une partie des subventions, afin de les récompenser un peu de ce qu'ils ont fait. Un grand danger serait à craindre, si on limitait la subvention aux nouveaux entrepôts. Il est probable que ceux-ci seront érigés par des compagnies, car elles se mettent en tête de toutes les améliorations, ce qui est peut-être préférable et l'unique moyen de donner l'essor à nos industries. Or, les compagnies pourraient hésiter à placer des fonds dans cette entreprise de crainte de se trouver, avant longtemps, dans la même situation que les propriétaires actuels d'entrepôts frigorifiques.

Elles auraient lieu de craindre que, lorsqu'elles auront consacré leurs capitaux à la construction de bâtiments convenables pourvus de toutes les améliorations, le public n'exige dans quelques années des dépenses de $1,000,000, au lieu de $100,000, pour mettre le couronnement à leur œuvre. Alors, ces compagnies se trouveraient dans la situation des établissements actuels et sans titre aux subventions nouvelles. Mieux vaudrait pour elles n'avoir jamais mis un seul dollar dans l'entreprise. Je ne puis comprendre pourquoi les compagnies d'entrepôts frigorifiques qui existent déjà ne devraient pas, dans l'intérêt général, recevoir une part des subventions lorsqu'elles mettraient leurs bâtiments et leurs installations sur le pied de perfection exigé des établissements nouveaux. Dans ce cas, elles devraient être l'objet des mêmes égards que ces derniers.

Je regrette beaucoup que le ministre de l'Agriculture n'ait pas jugé à propos de puiser dans la caisse publique un million plutôt que cent mille dollars, afin de favoriser l'établissement d'entrepôts frigorifiques. Nous n'ignorons pas que ceux-ci profiteront surtout à la classe agricole, la plus nombreuse et celle qui contribue le plus à la richesse du pays, et qui est, pour bien dire, la moëlle épinière de la nation. Il y a donc lieu de déplorer que l'Etat débute si modestement dans cette entreprise. Bientôt, nous aurons besoin d'entrepôts frigorifiques pour emmagasiner les produits de la ferme, afin de les offrir en bon état non seulement dans les vieux pays mais aussi dans l'Ouest où ils seront si recherchés d'ici à un quart de siècle. Ainsi notre marche est trop lente ; il nous faut hâter le pas. Le public approuvera nos gouvernants s'ils s'avancent résolument dans la voie du progrès. Cette piètre dépense de $100,000 ne suffira pas à immortaliser le nom du ministre de l'Agriculture. Un jour, il nous faudra un ministre plus prompt à satisfaire aux exigences de nos cultivateurs pour lesquels on devrait avoir les égards qu'ils méritent.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Soyez assuré, monsieur l'Orateur, que je suis absolument de l'avis du représentant de Dufferin (M. Barr) au sujet de la lenteur des démarches de notre ministre de l'Agriculture. Il ne met pas assez d'empressement non seulement à trancher cette question des entrepôts frigorifiques, mais à résoudre plusieurs autres problèmes qui concernent son département et intéressent le public au plus haut point. Je suis du nombre de ceux qui sont fermement convaincus de la nécessité d'établir un système parfait d'entrepôts frigorifiques du dernier modèle. Le bill que nous étudions, c'est ma conviction, ne nous procurera pas les avantages que nous avons le droit d'en attendre. Si l'on considère que le ministre qui doit être l'ordonnateur suprême de ces établissements n'est pas en état de nous donner un aperçu des règlements qu'il établira, nous avons raison de craindre que ceux-ci soient de nature à nuire à leur fonctionnement.

Pourtant, sans s'y être engagé très loin, il a fait un pas dans la bonne voie. Je ne puis m'empêcher de penser que l'établissement d'un système d'entrepôts frigorifiques depuis la ferme jusqu'au consommateur est un projet digne des réflexions du ministre. Lorsque nous constatons que les denrées confiées aux wagons-glacières ont une température élevée à leur arrivée à Montréal—une température de 52 à 54 degrés, comme le ministre en a fait l'aveu l'autre jour en réponse à une question que je lui posais—nous ne pouvons pas espérer que les cultivateurs retireront de ce système tout le profit qu'ils devraient. Une longue discussion s'est engagée au sujet du transport transatlantique, des compartiments frigorifiques à bord des navires et de la disposition des marchandises après le débarquement. A la page 23 du rapport du ministère pour l'année 1905, je trouve le passage suivant :

> La saison d'exportation du beurre était à peine commencée que nos inspecteurs firent de nouveau rapport que, dans les ports de Liverpool et de Glasgow, des consignations de beurre canadien demeuraient fréquemment sur les docks pendant des intervalles de temps variant entre 24 et 72 heures.

Peut-on espérer que nous retirerons de grands avantages du transport de nos denrées dans des compartiments frigorifiques si, rendues à destination, elles sont traitées avec négligence, comme ce rapport le déclare ? En présence d'un tel état de choses, peut-on croire que ce projet de loi métamorphosera notre industrie agricole au point d'augmenter les prix que les cultivateurs recevront pour leurs produits de nature périssable ? Nous aurions eu un bien meilleur système de compartiments frigorifiques sur les navires transatlantiques, si le ministre, lorsqu'il a accordé une subvention il y a quelques années, avait pris les moyens de vérifier quelle température on

maintenait à bord et avait exigé que celle-ci ne dépassât pas un certain nombre de degrés. D'un autre côté, il s'engagerait dans la voie du progrès, en s'occupant des soins à donner aux produits après leur débarquement dans les ports européens. Qu'est-ce que j'apprends encore ? Je relève le passage suivant dans la même page de son rapport de 1905 :

> Tout le beurre canadien débarqué à Liverpool pendant la dernière saison n'a pas été traité avec autant de négligence, la majeure partie de chaque consignation ayant été transportée avec une diligence louable. Cependant, la quantité qu'on laissait d'ordinaire séjourner sur les quais était suffisante pour nuire à la bonne réputation du beurre canadien sur le marché de Liverpool, si elle s'était détériorée.

J'emprunte cette citation au rapport du ministre ; elle équivaut de sa part à un aveu de l'insuffisance de nos moyens de transport. Il se trompe s'il espère que les cultivateurs du Canada croiront qu'il a établi un bon système d'entrepôts frigorifiques parce qu'il a érigé, ici et là, quelques bâtiments pour conserver à un certain degré de température les produits périssables qui seront transportés par les chemins de fer et les navires transatlantiques, lorsqu'il ne prend pas les moyens de vérifier la température pendant le transport et laisse séjourner les marchandises sur les quais et les docks d'Angleterre, après leur arrivée, comme ce rapport en fait foi. Ils sont d'avis que le ministre aurait dû faire plus, munir d'installations frigorifiques les convois de chemins de fer et les navires transatlantiques et prendre soin des denrées rendues sur les marchés européens. Il ne suffit pas de surveiller de près la construction et l'équipement des entrepôts frigorifiques subventionnés.

Si les wagons et les bateaux—je ne parle pas seulement des trains de l'Est, mes remarques s'appliquent aussi à ceux de l'Ouest —si les wagons et les bateaux, dis-je, ne sont pas plus surveillés qu'ils l'ont été jusqu'ici, le ministre ne saurait espérer rendre de grands services aux cultivateurs de l'Ouest qui se font expédier des denrées d'une nature périssable. Ces derniers, j'en suis sûr, n'apprécieront pas cette subvention, à moins d'être convaincus qu'elle leur permettra de recevoir les produits des provinces de l'Ouest en meilleur état qu'ils ne le reçoivent à l'heure qu'il est.

Quelques partisans du ministre, entre autres les députés de Perth-et-Oxford et de Bruce, ont félicité le ministre au sujet de ce beau projet de loi. En feuilletant les comptes rendus des débats parlementaires des huit ou dix dernières années, ils constateront que les membres de l'opposition ont supplié le ministre d'établir un système de réfrigération artificielle pour conserver nos produits en bon état. Que celui-ci compare notre organisation sous ce rapport à celle de la Nouvelle-Zélande, de la république Argentine et de n'importe quelle nation du Sud, qui rendent sur les marchés européens, dans le meilleur état possible, des viandes congelées, du beurre, du fromage et autres denrées périssables représentant une valeur de plusieurs millions de dollars, et il s'apercevra que ce qu'il fait aujourd'hui n'est qu'un pas d'enfant, une démarche bien timide.

Je dois dire au ministre que le temps est venu d'entreprendre résolument la solution du problème du transport des produits périssables. Comprend-il qu'en facilitant l'expédition de nos fruits, de notre beurre, de notre fromage et de nos autres denrées, il mettrait nos cultivateuars en état d'augmenter considérablement leurs bénéfices? Sait-il, par exemple, que le Canada pourrait approvisionner l'Europe de pommes ? Or, en 1903, sur un rendement de 20,000,000 de barils de pommes, à peine en avons-nous exporté en Europe 1,500,000 barils en bon état, tandis qu'il en pourrissait assez sur le sol pour remplir des milliers et des milliers de barils. J'insiste de nouveau auprès du ministre sur la nécessité de prendre résolument les devants au lieu de piétiner sur place, comme il le fait.

Il devrait expliquer à cette Chambre dans quelle position se trouveront nombre d'anciens entrepôts frigorifiques. Plusieurs députés ont raconté que des bâtiments qui servaient autrefois d'entrepôts ont été convertis à d'autres usages, et je voudrais apprendre ce qu'il en fera et s'il les utilisera en les faisant rajeunir et en les rendant conformes aux règlements qu'il doit établir. Il devrait aussi nous faire connaître la nature de ces règlements afin que les bailleurs de fonds sachent quelles seront les conditions imposées et puissent étudier la question plus intelligemment.

L'hon. M. FISHER : Je suis bien aise d'avoir l'occasion d'entendre les honorables députés exprimer leur avis. Je suis sensible aux témoignages d'approbation que ce projet de loi provoque parmi tous les groupes de la députaton. Je comprends que l'opposition, pour justifier ses attaques contre le ministère, a jugé à propos de dire que nous n'allions pas assez loin. J'avoue que ce n'est pas ce reproche qu'on nous adresse le plus souvent, et j'attribue ce changement d'attitude à l'intérêt que ces messieurs portent à la classe agricole dont je suis toujours heureux d'épouser la cause. Je me réjouis de la sollicitude qu'ils ont pour les cultivateurs et du désir qu'ils témoignent de sauvegarder leur intérêt.

J'apprécie beaucoup les commentaires du représentant de Huron (M. Chisholm), qui me paraît se placer sur un autre terrain que certains députés de son parti lorsqu'ils me félicite d'agir avec modération, au lieu de m'emballer comme quelques-uns de ses collègues semblent me le conseiller. En vérité, je regretterais que l'aide que je me propose d'accorder n'atteignît pas le but

visé. Je puis dire que j'ai pris l'avis d'un grand nombre de personnes, non seulement de celles qui sont intéressées dans cette entreprise en particulier, mais de gens qui ont l'habitude de brasser beaucoup d'affaires et d'organiser des compagnies. J'ai également eu l'occasion de consulter des hommes qui ont été en rapport avec des groupes de cultivateurs dans la conduite de diverses entreprises et tout le monde, pour ainsi dire, s'accordait à reconnaître qu'une subvention de 30 p. 100 était propre à attirer les bailleurs de fonds, avant que des voix discordantes se fussent élevées parmi la députation.

Déjà, en plusieurs endroits du Canada, en l'absence de toute subvention, des citoyens ont consacré des capitaux à cette entreprise des entrepôts frigorifiques. Ils ont probablement, je l'avoue, fait choix des meilleures localités, de celles où le besoin de ces établissements se faisait le plus vivement sentir et qui offraient les plus grandes chances de succès. L'objet du présent bill est de procurer les mêmes avantages au commerce dans des endroits où ces entrepôts paraissent moins nécessaires et qui offrent moins de garanties de réussite. C'est la seule excuse que le Gouvernement, en qualité de représentant de l'ensemble de la population canadienne, puisse invoquer pour intervenir et accorder cette généreuse subvention de 30 p. 100 de la somme déboursée. Sans cela, il n'aurait pas lieu de consacrer les deniers publics à cette œuvre plutôt qu'à d'autres entreprises. Aujourd'hui, cependant, la situation est telle...

M. A. MARTIN : Le ministre me permet-il de l'interrompre un instant afin de lui poser une question. Quant à venir en aide à la construction de nouveaux entrepôts frigorifiques, pourquoi n'accorderait-on pas une subvention aux établissements qui existent déjà s'ils sont érigés et outillés à la satisfaction du Gouvernement ?

L'hon. M. FISHER : Je parlerai de cela dans quelques instants. Aujourd'hui, la situation est telle que certaines branches de notre commerce de denrées alimentaires d'une nature périssable en souffrent. Le représentant de Lambton-est (M. Armstrong) a signalé certains résultats qui ne sont pas satisfaisants, selon lui. L'honorable député m'interroge ; je lui poserai moi-même quelques questions. Je voudrais savoir quels droits le Canada peut exercer, quels travaux il peut exécuter sur les docks de Liverpool pour obliger les consignataires de nos denrées d'enlever celles-ci des quais et de les mettre dans des entrepôts frigorifiques ? Je ne sais pas quel moyen le ministère ou le Parlement du Canada pourrait prendre pour contraindre l'acheteur anglais à prendre soin de sa marchandise, en supposant même qu'elle vienne du Canada et que sa négligence mette en péril la réputation de notre pays.

M. ARMSTRONG : Le ministre désire-t-il que je lui réponde ?

M. FISHER.

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. ARMSTRONG : Dans ce cas, je lui demanderai de s'enquérir de la manière dont les produits périssables de la Nouvelle-Zélande, de la république Argentine et d'autres pays du Sud sont livrés sur les marchés européens. Cette enquête lui fournirait des renseignements précieux.

L'hon. M. FISHER : J'ai étudié cette question qui ne m'est pas tout à fait étrangère. Je sais que les gouvernements de ces pays n'ont pas, dans les ports d'Angleterre, pour emmagasiner les denrées, d'autres entrepôts frigorifiques que ceux des compagnies particulières qui ont eu assez d'initiative pour placer des fonds dans cette entreprise et l'exploiter à leur profit. Les consignataires anglais de produits canadiens peuvent imiter l'exemple des grandes compagnies qui importent de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie des viandes de mouton congelées et d'autres denrées de ces pays. Ni la Nouvelle-Zélande, ni l'Australie, ni aucun autre pays ne prennent part à la direction de ces compagnies ni ne leur accordent de primes, de subventions ou de secours.

M. ARMSTRONG : Dois-je comprendre que, au dire du ministre, le gouvernement de la république Argentine, ou celui de la Nouvelle-Zélande, ne subventionne pas le transport des produits périssables ?

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas dit cela et je n'entends pas le dire. Je déclare que ces pays ne subventionnent pas d'entrepôts frigorifiques en Angleterre pour y placer les produits à leur arrivée. Le Canada n'en subventionne pas non plus, mais, mon honorable ami le sait, il a favorisé d'une manière très tangible l'exportation des denrées périssables en Angleterre. A l'heure qu'il est, nous sommes aussi bien outillés que tout autre pays pour rendre dans les ports anglais les produits précaires du Canada.

M. LALOR : Puis-je poser une question au ministre ? Le Canada n'a-t-il aucun droit de surveillance sur les denrées transportées dans des compartiments frigorifiques après qu'elles sont rendues en Angleterre ? N'a-t-il pas d'intallations pour les recevoir et les mettre en entrepôt lors du débarquement ?

L'hon. M. FISHER : Le Canada n'en a pas non plus qu'aucun autre pays, que je sache.

M. LALOR : Est-ce que tout le système ne croule pas ? A quoi bon mettre nos produits dans des entrepôts frigorifiques au Canada, si l'on n'en prend pas soin lorsqu'ils sont rendus sur le marché ?

L'hon. M. FISHER : Tout le système ne croule pas et ce que nous avons fait est très utile. Notre commerce de denrées périssables le démontre par son énorme développement et les prix plus élevés des produits.

M. BARR : Le ministre me permet-il de lui demander si le Gouvernement ne pour-

rait pas établir à ses frais des entrepôts frigorifiques en Angleterre ? Des particuliers le font au Canada et le ministre nous dit que c'est ce qui a lieu pour les produits alimentaires de la Nouvelle-Zélande et d'autres pays à leur arrivée en Angleterre. Le Gouvernement ne peut-il pas faire ce que font les particuliers ?

L'hon. M. FISHER : Le Gouvernement pourrait le faire, je n'en doute pas. Mais, je ne suis pas prêt à conseiller au Parlement de lui accorder ces pouvoirs. Je le déclare sincèrement, si la gauche propose d'employer les deniers publics à l'établissement d'entrepôts frigorifiques en Angleterre pour le bénéfice de la population anglaise, je combattrai ce projet. Je suis prêt à discuter cette question n'importe quand.

M. HENDERSON : Lorsqu'il nous lance ce défi, le ministre sait, j'imagine, que le règlement de la Chambre ne nous permet pas de faire une proposition semblable.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député (M. Henderson) est plus vieux que moi dans la carrière parlementaire, ou, plutôt, il est plus âgé que moi mais nous sommes entrés vers le même temps dans l'arène politique. Il sait qu'il peut, aussi bien que n'importe lequel de ses collègues, proposer un projet de résolution déclarant que la Chambre est d'avis que cette ligne de conduite est recommandable. J'avoue que le règlement ne leur permet pas de proposer l'emploi de deniers publics, mais ils peuvent demander à la Chambre d'approuver une certaine politique, comme ils l'ont souvent fait. Le représentant de Wentworth (M. E. D. Smith) a déjà inscrit sur le feuilleton un projet de résolution semblable. Certes, le député de Halton (M. Henderson) sait qu'il a ses coudées franches, mais il n'ose pas en profiter.

M. HENDERSON : Nous ne pourrions rien proposer d'efficace.

L'hon. M. FISHER : Ah oui ! Quelque chose de très efficace. Quoi qu'il en soit, je reviendrai au sujet de la discussion, si l'on me le permet. On a fait du projet de loi une critique bienveillante, sage et parfaitement légitime. J'ai relevé deux reproches qui n'en forment qu'un, à mes yeux. Le premier a trait au délai fixé pour le paiement de la subvention.

Le bill dit que 10 p. 100 de la subvention sera payable à l'achèvement de l'entrepôt, et 5 p. 100 à l'expiration de chaque année subséquente pendant quatre ans. En divisant la subvention de cette manière je crois avoir réussi à la faire juste, équitable et suffisante pour engager le placement de capitaux de la part de particuliers. Certains députés ont dit aujourd'hui que les versements étaient trop espacés, et qu'il serait mieux de diminuer le nombre des années ou de payer une somme plus forte dans les commencements et moindre les années suivantes. C'est là une opinion parfaitement juste et légitime que je ne veux pas critiquer. Au contraire, je serais plutôt disposé à adopter les vues de ces députés et à croire qu'il serait peut-être mieux de payer la moitié de la subvention à l'achèvement de l'entrepôt et de l'outillage mis en état de service immédiat, une somme un peu plus forte que 5 p. 100 à la fin de la première année, et une somme un peu plus petite à l'expiration de chaque année subséquente pendant trois ans. La manière de diviser la subvention est une question de détail sur laquelle je ne veux pas insister ; mais j'ai ici quelques chiffres que l'on pourrait substituer à ceux de l'article 4 du bill, si la Chambre croit qu'il est à propos d'écouter les propositions qui ont été faites. Présentement, nous proposons de payer 10 p. 100 à l'achèvement de l'entrepôt, et 5 p. 100 à l'expiration de chaque année pendant quatre ans. L'autre proposition que j'ai discutée un peu avec différents députés et avec les fonctionnaires de mon département serait, au lieu de cela, d'accorder 15 p. 100 à l'achèvement de l'entrepôt, 7 p. 100 ou 8 p. 100 à l'expiration de la première année, et si l'on adopte 7 p. 100, de payer 4 p. 100 à l'expiration de la 2ème année et 2 p. 100 à l'expiration de la 3ème et de la 4ème année respectivement, ou si l'on croit qu'il est mieux de payer 8 p. 100 à l'expiration de la première année, on donnera 3 p. 100 à la fin de la deuxième, et 2 p. 100 à la fin de la 3ème et de la 4ème année. La raison pour laquelle je n'aime pas à payer toute la subvention dans un temps moins court, est que je crois qu'une fois qu'elle sera toute payée, le Gouvernement n'aura pas autant d'autorité sur l'établissement. Il est vrai que l'article du bill donne au ministère de l'Agriculture un droit de surveillance et de contrôle permanent sur ces entrepôts, et les compagnies ou les individus qui en construiront seront tenus de se conformer à la loi. Mais si les propriétaires de ces entrepôts cessaient de les entretenir en bon état de service comme entrepôts frigorifiques, je suppose que l'on pourrait difficilement leur appliquer la loi concernant les entrepôts frigorifiques. Je crois moi-même qu'après quatre années d'exploitation et d'expérience, si l'entreprise est bien conduite, les entrepôts frigorifiques seront établis sur une base stable et donneront des résultats si satisfaisants et le public demandera tellement leur maintien, qu'il ne sera plus question de changer la destination des édifices et leur aménagement. Dans ces circonstances, je considère que nous pourrions sans crainte payer en quatre ans toute la subvention ; mais je ne voudrais pas la payer plus tôt. Il est possible que les besoins dans certaines localités ne soient pas assez grands pour remplir l'attente des propriétaires ou du Gouvernement et que le succès de l'entreprise reste incertain pendant une année ou deux et qu'alors les propriétaires de l'entrepôt se découragent et abandonnent toute l'affaire, tandis que si les versements doi-

vent être espacés sur une période de quatre années pendant lesquelles ils devront recevoir de l'aide, on sera plus porté à continuer, et je crois qu'à l'expiration des quatre ans, le succès aura été tel, qu'ils voudront continuer. Dans ces circonstances, je suis fortement d'avis que l'on ne doit pas diminuer le nombre d'années ; mais je suis prêt à accueillir la proposition de quelques députés dont j'apprécie beaucoup les avis, savoir que la somme à payer devra être un peu plus forte dans les premières années et plus petite dans les dernières. Les chiffres que j'ai mentionnés ne sont pas définitifs et lorsque le temps sera arrivé de les discuter en détail, nous pourrons les modifier suivant les vues du comité.

La question suivante est plus difficile à régler. Certains députés ont parlé des conditions particulières de leur district. Ils nous ont dit qu'il existait déjà dans leur comté des entrepôts frigorifiques—je crois que ce sont surtout des entrepôts-glacières, et il peut y en avoir d'autres genres—mais ils ne remplissent pas le service qu'ils devraient remplir ou commencent à être vieux, et on nous demande de donner à ces compagnies d'entrepôts froids ou aux particuliers qui en sont propriétaires le même avantage de gagner la subvention que s'ils construisaient un entrepôt neuf.

Je vois des objections très sérieuses à cela, bien que j'admette que ce soit traiter un peu durement ceux qui se sont lancés dans ces entreprises que de les mettre dans une situation plus défavorable que les nouveaux arrivants. Quel est le but du bill ? Son but est d'encourager la construction d'entrepôts frigorifiques dans les endroits où, vu les conditions, personne n'était tenté d'en construire. Il y a dans le Canada des endroits où les entrepôts frigorifiques ont bien réussi. On me dit qu'il y en a quelques-uns qui n'ont pas complètement réussi, que d'autres ont beaucoup de difficultés, que certains entrepôts sont passés de mode, et que lorsque l'on fera la comparaison de ces entrepôts avec les nouveaux, ces derniers feront une concurrence un peu injuste. J'ai dit dès le commencement, que je ne croyais pas qu'il fut juste de la part du Gouvernement de favoriser la construction d'un nouvel entrepôt dans les endroits où il en existait déjà un, parce que nous ne voulons pas faire de concurrence. Je crois que cela est absolument nécessaire et de toute justice. Mais lorsqu'il s'agit d'accorder de l'aide aux entrepôts déjà en existence, j'y vois deux objections très sérieuses. La première c'est que ces entrepôts occupent déjà les endroits les plus favorables du Canada, les endroits où il était moins nécessaire d'accorder une subvention, et où les particuliers étaient prêts à mettre leur argent, leur temps et leur travail, parce qu'ils jugeaient qu'ils y trouveraient des avantages. Ce bill a pour objet d'inciter la construction d'entrepôts dans les endroits où le capital est craintif, et ne veut pas se risquer s'il n'a pas l'aide du Gouvernement. Les entrepôts actuels ne remplissent pas complètement les conditions que ce bill exige. Voici une autre difficulté. Dans certains cas, surtout dans la ville de Montréal, il y a plusieurs entrepôts frigorifiques qui se font concurrence et à Toronto, je crois qu'il y en a deux ou trois. On nous a dit qu'il y en avait trois à Belleville. Un des premiers principes de ce bill est que nous ne devons pas accorder de subvention à deux ou trois entrepôts qui se font déjà concurrence. Ceux-là n'ont pas besoin d'aide, et il est absurde de dépenser l'argent du public de cette manière.

M. A. MARTIN : Supposons que vous accordiez une subvention de trente pour cent ou cinquante pour cent pour aider à la construction d'un édifice ou entrepôt frigorifique, quelles garanties avez-vous que la compagnie va remplir ses engagements ? Le Gouvernement se réserve-t-il un droit sur l'édifice ou l'entrepôt pour l'argent qu'il avance et pour en assurer la continuation et l'achèvement à la satisfaction du Gouvernement? Une compagnie pourrait facilement construire un entrepôt, obtenir la subvention de trente ou cinquante pour cent du Gouvernement, et à l'expiration des quatre années, si l'édifice convenait à un autre usage, cesser de l'exploiter comme entrepôt frigorifique.

L'hon. M. FISHER : Je crois que mon honorable ami (M. A. Martin) n'a pas écouté ce que j'ai dit. Je traite la question depuis dix minutes déjà, mais je n'ai pas d'objection à me répéter ; je dirai donc que c'est là une des raisons pour lesquelles il est nécessaire qu'un particulier mette au moins 70 p. 100 dans l'entreprise. Si mon honorable ami est quelque peu au fait de la construction d'entrepôts frigorifiques, il doit savoir que la plus grosse dépense à faire est celle de l'appareil mécanique réfrigérateur, qui ne peut être employé à autre chose, et dans l'isolement de l'édifice qu'il faut faire d'un entrepôt frigorifique, et si une personne est assez insensée pour placer 70 p. 100 de son capital dans la construction d'un entrepôt frigorifique dont probablement la moitié ou cinquante pour cent sera dépensé en appareils et vingt ou vingt-cinq pour cent pour l'isolement, et ensuite perdre ce cinquante ou vingt-cinq pour cent à l'expiration d'une année ou deux, je ne voudrais pas passer un contrat avec elle à cause de sa folie.

Le bill m'autorise à passer des contrats seulement avec les personnes que je crois en mesure de remplir toutes les conditions. Avant d'être interrompu, je discutais la question d'accorder une subvention aux entrepôts déjà en existence. J'en ai mentionné quelques-uns. Il y a des gens qui ont été assez entreprenants pour construire des entrepôts froids de la manière et aussi bien que leur capital et le besoin de leur district le permettaient ; ces entrepôts dont la plupart sont refroidis au moyen de glace sont maintenant très détériorés. On me deman-

de de leur accorder la subvention. Je ne me refuserai peut-être pas à leur accorder une subvention sur les améliorations qu'ils feront à leurs entrepôts, de façon à les mettre sur un pied moderne. Mais, je crois que c'est une très mauvaise politique et un gaspillage de l'argent du public que de le dépenser sur des édifices insuffisants, à moitié pourris ou inutilisables. Je crois qu'il serait très difficile pour mes inspecteurs de protéger l'intérêt du public comme il devrait l'être lorsqu'ils auront à traiter avec les propriétaires de ces entrepôts. Ainsi que je l'ai dit il y a un instant, je ne voudrais pas déclarer catégoriquement aujourd'hui que je ne favoriserais pas ou n'accepterais pas la proposition d'accorder une subvention de trente pour cent de l'argent qui serait dépensé pour mettre ces entrepôts sur un pied moderne. Je ne crois pas qu'il serait sage ou à propos d'aller plus loin que cela pour le moment.

Je veux maintenant, monsieur l'Orateur, appeler l'attention de la Chambre sur un sujet qui n'est pas mentionné dans le bill, mais qui en a été omis par accident, et que je me propose d'insérer lorsque nous serons arrivés à cet article. Je crois que le bill ne devrait s'appliquer qu'aux entrepôts à appareils mécaniques. Je ne veux pas accorder de subvention aux entrepôts à glace ou entrepôts froids ordinaires. De prime abord, cela peut paraître un peu arbitraire et même injuste, mais je crois qu'il existe de bonnes raisons pour en agir ainsi. D'abord la construction d'un entrepôt à glace coûte bien peu de chose. Un particulier peut facilement trouver le capital nécessaire pour en construire un dans les endroits propices, mais lorsqu'il faut des capitaux considérables pour construire un entrepôt à appareil mécanique, cela devient plus difficile, et conséquemment, je crois que le Gouvernement doit venir en aide à l'entreprise. C'est là la première raison. La deuxième est que la température des entrepôts froids ordinaires ne peut pas être régularisée ni abaissée suffisamment pour la conservation des produits périssables. On contestera peut-être mon assertion. J'admets que dans certaines circonstances exceptionnelles et si on y met beaucoup de glace, la température des chambres froides peut être beaucoup abaissée, mais lorsqu'il est nécessaire d'avoir une température très basse, je crois pour ma part que les entrepôts à appareil mécanique valent mieux que les entrepôts froids ordinaires. Un entrepôt froid ordinaire peut suffire là où il n'est pas nécessaire d'avoir une température très basse, où il n'y a pas de danger d'humidité, où la glace peut être obtenue facilement et à bon marché et où on n'a pas à s'occuper de la quantité que l'on consomme. Mais je n'hésite aucunement à dire que les entrepôts à appareil mécanique sont préférables dans les endroits où les besoins du commerce sont considérables et nécessitent des entrepôts modernes comme ceux que nous proposons d'établir dans ce bill. Je comprends parfaitement qu'un entrepôt à glace soit suffisant et donne satisfaction à des particuliers. Là où il n'y a pas de nécessité d'avoir une température au-dessous du point de congélation, les entrepôts à glace remplissent bien l'objet, mais ils ne peuvent tenir place d'entrepôts frigorifiques comme ceux que nous voulons établir par ce bill et qui peuvent donner une température fort au-dessous du point de congélation et une atmosphère sèche et propre à la conservation de toutes sortes de produits périssables en quantité suffisante pour les besoins publics de la localité. Conséquemment, je proposerai que la subvention ne soit donnée qu'aux entrepôts à appareils mécaniques. La question de température est aussi très importante. Il y a dans le bill un article disant que les taxes à percevoir pour l'emmagasinage dans ces entrepôts sont assujéties à l'agrément du Gouverneur en conseil. Je crois aussi que la température devrait être réglementée par décret du conseil. Bien que cela pourrait être réglé par l'application de l'article 6, je proposerai, avant la fin de la discussion en comité, d'ajouter quelques mots qui diront clairement que la température sera réglementée par le Gouverneur en conseil.

Mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong), je crois que c'était lui, a demandé de mettre dans le bill certaines dispositions concernant la réglementation des entrepôts. Il est difficile dans le cours d'une discussion comme celle-ci de donner tous les détails des règlements. En termes généraux, les règlements devraient faciliter l'inspection, fixer les taxes, prescrire la température dans une chambre, et faire connaître leurs devoirs aux inspecteurs, leur donner des pouvoirs étendus sans empiéter quelquefois sur les droits individuels. Comme ces règlements doivent être adoptés par le cabinet, ils seront un guide pour le ministre et les fonctionnaires. Il faudra qu'ils soient préparés avec beaucoup de soin, et il est possible que l'expérience démontre que des changements sont nécessaires.

M. ARMSTRONG : Est-ce l'intention du Gouvernement de faire fonctionner ces établissements toute l'année ?

L'hon. M. FISHER. Oui, si le public en a besoin.

M. ARMSTRONG : Quand bien même les besoins seraient petits ?

L'hon. M. FISHER : Ces entrepôts sont établis pour l'avantage du public, et il faudra s'en rapporter beaucoup au jugement du ministre qui représente le public dont il dépense l'argent. Je ne crois pas que nous rencontrions de difficultés sérieuses parce que j'ai toujours trouvé que le public était très raisonnable. Pendant une période considérable de l'année notre climat fournit la température froide nécessaire, mais il n'en est pas de même dans toutes les parties du Canada, et il faut que la question soit lais-

sée à la discrétion du ministre. A certaines époques de l'année on ne sent pas à bord des steamers les besoins des chambres froides, mais, cependant, aucune difficulté n'a surgi jusqu'à présent. Les propriétaires d'entrepôts chercheront tout d'abord à avoir des clients et si le public a besoin de leurs services, il les aura. S'il survenait des difficultés, le devoir du ministre sera de veiller à ce que le public soit traité comme il convient. En réponse à mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard (M. McLean), je dirai que l'entrepôt de Charlottetown dont il a parlé, existe s'il n'est pas en exploitation dans le moment et qu'il a déjà reçu une subvention du Gouvernement pendant trois ans. Il me paraît difficile en vertu de ce bill d'accorder une subvention à un entrepôt qui en a déjà reçu une très forte.

M. E. D. SMITH : Quel est le nombre d'entrepôts frigorifiques construits en vertu de l'acte de 1897, et quelle aide leut a-t-on donnée ?

L'hon. M. FISHER : La loi autorisait l'établissement d'entrepôts ou chambres froides sur les steamers et aussi dans les ports de Québec, Halifax, Saint-Jean, Toronto et Charlottetown ; elle autorisait aussi le Gouvernement à accorder de l'aide pendant trois ans à toute compagnie qui établirait des entrepôts froids. Il n'y a que Québec et Charlottetown qui ont pris avantage de cette loi, et autant que je me souviens, Charlottetown a reçu $1,000 par année et peut-être $2,000, pendant trois ans. Mon honorable ami (M. McLean), a aussi parlé de compartiments froids sur les steamers voyageant entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, mais je lui dirai que ce bill ne s'applique qu'aux compartiments froids sur les navires allant dans des ports étrangers.

M. A. A. McLEAN : Je sais cela, mais je crois que la loi devrait s'appliquer aux steamers de l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. FISHER : La loi ne vise pas le transport en compartiments froids mais seulement les entrepôts fixes. Néanmoins, nous avons pourvu depuis longtemps au transport à froid par chemins de fer au moyen de wagons réfrigérants, et dans quelques cas, nous avons accordé la subvention à des bateaux naviguant sur les rivières et les eaux intérieures du Canada.

M. T. CHISHOLM : Est-il possible d'aménager les wagons de chemins de fer avec des appareils mécaniques à air froid ? Cela pourrait-il se faire au moyen d'air comprimé ?

L'hon. M. FISHER : On en a fait l'essai, mais non pour desservir le commerce, et comme il n'y a pas de chemins de fer entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard, car nous n'avons pas encore de tunnel...

M. A. A. McLEAN : Nous l'aurons l'année prochaine.

L'hon. M. FISHER : Oui, mais comme nous n'avons pas de chemins de fer dans le moment, je crois que l'on pourrait accorder une certaine subvention aux bateaux, comme nous en accordons pour les wagons réfrigérants, ou quelque chose d'équivalent. Nous avons accordé une subvention il y a quelques années aux bateaux de la rivière Saguenay qui transportent des produits de la ferme de la région du lac Saint-Jean.

M. LEFURGEY : Ferez-vous la même chose pour les bateaux qui naviguent entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme ?

L'hon. M. FISHER : Si les besoins du commerce le demandent, je serai très heureux d'accorder une subvention, mais je ne crois pas que l'on transporte beaucoup de produits périssables sur ces bateaux. Je voudrais dire un mot de réponse à mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong) au sujet de ce qu'il appelle l'innefficacité des wagons réfrigérants. J'ai répondu à cette question d'une façon très claire l'autre jour, mais afin de bien comprendre toute la portée de la réponse, il faut connaître les conditions et les circonstances, et comme mon honorable ami ne me les a pas demandées, je ne les ai pas expliquées. Règle générale, les wagons arrivent à leur point de destination plus froids qu'à leur départ, et les produits sont aussi plus froids, mais ce n'est pas la faute des wagons ou de la manière de les geler, si pendant une grande partie du trajet, les produits ne sont pas tenus dans une température aussi froide qu'ils devraient l'être, et si quelquefois ces wagons arrivent à Montréal ou ailleurs avec une température plus élevée qu'il ne convient, cela est dû entièrement au fait qu'ils y sont placés à une température très élevée. J'ai examiné avec beaucoup d'attention s'il ne serait pas à propos d'autoriser les compagnies de transport à refuser les produits qui dépassent une certaine température, mais je n'ai jamais voulu prendre cette décision, parce que je sais que vu la négligence des expéditeurs, probablement la moitié des produits périssables qui sont transportés aujourd'hui dans les wagons réfrigérants serait refusée. A dire vrai, les expéditeurs utilisent ces wagons plutôt pour refroidir leurs produits que pour les transporter. Il est presque impossible d'abaisser la température à 35 ou 40 degrés dans un wagon dans lequel vous mettez des barils de pommes ou des boîtes de fromage et de beurre qui ont une température de 60 et même de 70 degrés, et lorsqu'il faut transporter ces produits durant un trajet de 24 heures. Mais si on les refroidissait avant de les placer dans les wagons, si on leur donnait la température à laquelle ils doivent être à la fin du trajet, ils arriveraient peut-être à destination 5 ou 10 degrés plus bas qu'aujourd'hui. J'ai traité cette question aux conventions laitières et fruitières qui ont eu lieu, et j'ai fait remarquer que les wagons réfrigérants ne sont pas faits pour refroidir les produits,

mais pour les transporter à l'état froid sans leur permettre de devenir plus chauds.

M. ARMSTRONG : Mais quelle est la situation de ceux qui s'efforcent de garder leurs produits à une température convenable avant de les mettre à bord des wagons ? Je connais des expéditeurs qui ont mis leurs produits dans les wagons en bon état, autant qu'ils pouvaient en juger, et ils ont découvert que la température à bord des wagons pendant le trajet jusqu'à Montréal variait entre 70 et 52 ou 54 degrés. Ce n'est pas très encourageant pour ceux qui dépensent de fortes sommes dans l'exploitation d'entrepôts frigorifiques.

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami a parfaitement raison. Il n'y a aucun doute que l'action de quelques-uns cause du tort aux autres, mais j'avoue que j'ai toujours hésité à empêcher de mettre dans les wagons réfrigérants les produits qui n'avaient pas été abaissés à la température convenable. Si je faisais cela, il s'élèverait une clameur dans ce pays et l'on causerait au commerce un dommage dont il prendrait du temps à se relever. Je crois cependant que la situation s'améliore, et que le nombre de ceux qui refroidissent leurs produits avant de les mettre dans les wagons augmente. Nous avons essayé à faire l'éducation du peuple à ce sujet, mais cela prend quelquefois beaucoup de temps avant de pouvoir réussir à convaincre un homme de sa folie.

M. ARMSTRONG : Combien de fois renouvelle-t-on la glace dans les wagons entre London et Montréal? Combien de fois vos inspecteurs en font-ils l'examen pendant le trajet? Combien de fois pendant le trajet, disons de Chatham à Montréal, met-on de la glace dans les wagons du chemin de fer du Grand-Tronc ?

L'hon. M. FISHER : On renouvelle la glace aussitôt que la précédente est fondue.

M. ARMSTRONG : On ne doit certainement pas attendre cette extrémité?

L'hon. M. FISHER : Non, lorsque les wagons arrivent à Montréal on sait si l'on y a mis de la glace ou non. Nous avons des inspecteurs à Montréal qui examinent chaque wagon au moment où il arrive, et nous avons un inspecteur qui voyage dans la province d'Ontario pour surveiller le fonctionnement. Il examine les wagons très fréquemment et est sur la route tout le temps. Nous ne cherchons pas à nous assurer s'il y a de la glace dans tous les wagons à toute heure du jour, mais nous pouvons dire assez facilement, lorsque les wagons arrivent à Montréal s'il y en a eu ou s'il n'y en a pas eu. Le fonctionnement des wagons réfrigérants a été pendant ces dernières années très satisfaisant. Je n'ai pu encore trouver le moyen de résoudre la difficulté que j'ai mentionnée sans faire plus de mal que de bien. Il s'agit de choisir le moindre de deux maux, et si les produits de certains expéditeurs ne sont pas transportés en aussi bon état qu'ils s'y attendent, la faute en est à ce que d'autres expéditeurs ne font pas ce qu'ils doivent faire dans leur propre intérêt. Tout ce que je puis faire c'est d'essayer de persuader ces personnes de faire mieux. Je n'ai pu encore me décider à refuser d'accepter des produits dont la température est élevée, et je ne sais même pas si j'en ai le pouvoir. Les chemins de fer sont des voituriers et ils se plaindraient probablement si je les obligeais à refuser de transporter certaines marchandises. Je suis certain cependant que la situation s'améliorera très rapidement si ce bill accomplit son objet. Une des raisons pour laquelle ces transports n'ont pas donné plus de satisfaction a été l'absence d'entrepôts aux points d'expédition dans l'intérieur du pays. Si nous pouvons en établir à ces endroits, alors nos produits pourront être mis à bord des wagons à une température convenable et ils arriveront à Montréal en meilleur état de leur température sera plus basse mKme avec moins de glace. Mais je puis dire que les chemins de fer n'ont pas du tout mesquiné ni ménagé leur glace, et règle générale, les wagons en ont eu toujours une bonne quantité.

M. MARSHALL : Cette subvention sera-t-elle accordée à des compagnies privées ?

L'hon. M. FISHER : Non, à moins qu'elles ne desservent le public.

M. MARSHALL : Le ministre ne croit-il pas qu'il serait bon de venir en aide aux compagnies qui voudraient établir des entrepôts frigorifiques dans les districts fruitiers ? Si je comprends bien la question, l'intention du Gouvernement en établissant ces entrepôts frigorifiques est de venir en aide aux cultivateurs.

L'hon. M. FISHER : A tout le pays.

M. MARSHALL : Mais surtout aux cultivateurs. Tel semble être le seul objet du bill. C'est là ce que nous cherchons tous. Je représente un district fruitier, et je voudrais savoir si le ministre ne croit pas qu'il serait avantageux d'accorder cette subvention à des compagnies établissant des entrepôts au centre des districts fruiters. Si cela était fait, les fabricants de conserves pourraient acheter aux cultivateurs des fruits qu'ils ne veulent pas acheter maintenant, et ce serait certainement un avantage pour les deux.

L'hon. M. FISHER : Je ne crois pas qu'il serait possible d'accorder la subvention à une compagnie qui établirait un entrepôt devant servir à elle seule. Je crois que le point essentiel est que ces entrepôts doivent être pour l'usage du public. Je ne crois pas que nous puissions nous départir de cette attitude. Ce serait de mauvaise politique et je ne crois pas que nous pourrions la justifier dans l'intérêt public. Mon honorable ami dit que ce bill est dans l'intérêt des cul-

tivateurs. Je dis qu'il est dans l'intérêt de tout le pays. Suivant moi, faire bénéficier toute la société, c'est faire bénéficier le fermier. Il y a des gens qui aiment à donner des avantages aux chemins de fer et croient qu'en faisant cela, ils rendent service à tout le pays. Il y en a d'autres qui veulent aider aux fabricants de conserves et qui pensent que par là, ils aident à tout le pays. Pour ma part, je crois qu'accorder de l'aide aux cultivateurs est le moyen le plus universel d'aider à tout le pays et c'est dans ce sens que ce bill est pour l'avantage des cultivateurs.

M. GUNN : Il y a dans la ville que je représente un homme qui possède un grand entrepôt d'œufs, et je crois que c'est son intention de le convertir en entrepôt frigorifique. Pourra-t-il alors recevoir du Gouvernement la même subvention que s'il érigeait un entrepôt neuf ?

L'hon. M. FISHER : Naturellement c'est là une question qu'il me faudra étudier un peu, et je devrai traiter ce cas à son mérite. S'il n'y a pas déjà d'entrepôt frigorifique dans cet endroit, je ne crois pas qu'il y ait une grande différence à convertir un édifice déjà construit en entrepôt ou à en construire un nouveau et y mettre les appareils nécessaires. Si l'entrepôt était déjà un entrepôt frigorifique, la question se soulèverait alors de savoir si ce serait venir en aide à un entrepôt déjà en existence. Réellement, la charpente de l'édifice constitue une bien petite partie de la dépense ; c'est l'isolement et les appareils qui coûtent le plus cher. Naturellement si une personne veut mettre dans un édifice des appareils très coûteux qui ne sont pas nécessaires dans un entrepôt ordinaire, je ne crois pas que j'aurais raison de tenir compte du premier coût de ce magnifique édifice et de lui donner une subvention de 30 p. 100 sur ce coût.

L'hon. M. FOSTER : Certainement non.

L'hon. M. FISHER : Je crois que ce devrait être tout simplement un édifice convenable pour un entrepôt frigorifique, et je prendrais cela en considération dans le contrat à passer avec un individu ou une compagnie.

M. CLEMENTS : Si je construis un entrepôt frigorifique suivant les désirs du Gouvernement et si je reçois la subvention de 30 p. 100, pendant combien de temps le Gouvernement aura-t-il droit de surveillance sur l'établissement ?

L'hon. M. FISHER : Le bill donne au Gouvernement pouvoir de réglementer les taxes à percevoir tant que l'entrepôt fonctionne, et en vertu de l'article 6, nous avons le droit d'inspecter et de surveiller l'entretien et le fonctionnement de cet entrepôt tant qu'il existera. Il n'y a pas de temps limité dans le bill.

(La motion est adoptée, le bill est lu une deuxième fois et la Chambre passe à la discussion en comité général.

M. FISHER.

Sur l'article 2 (contrats pour entrepôts frigorifiques).

L'hon. M. FISHER : Je désire proposer un amendement à cet article, dans un double but : d'abord que ce soit un entrepôt frigorifique public, clairement désigné, et l'autre, que ce soit l'entrepôt frigorifique mécanique clairement désigné.

J'ai l'honneur de proposer le remplacement de l'article 2 par le texte suivant :

Le Gouverneur en conseil pourra faire des conventions avec tout individu pour la construction, l'aménagement et l'entretien en bon état d'exploitation par eux-mêmes, leurs successeurs ou ayant-droit, d'entrepôts frigorifiques munis d'appareils à congélation dans les localités où ces établissements n'existent pas encore, et propres à conserver toutes les denrées alimentaires.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Les mots " dans les endroits où il n'y a pas déjà d'entrepôts frigorifiques " sont rayés.

M. R. L. BORDEN : Que signifient ici les mots " ces personnes, leurs successeurs et ayants cause " ? Je n'attaque point le principe, mais je trouve seulement que la phraséologie est défectueuse au point de vue de la loi. Personne hormis les corporations n'a de " successeurs " dans ce cas-ci.

L'hon. M. FISHER : Cette disposition affecte les corporations.

M. R. L. BORDEN : Oui, mais l'expression " personnes " implique autre chose que les corporations. Les successeurs et ayants cause sont inutiles.

L'hon. M. FISHER : Le rédacteur des lois a jugé à propos d'inclure ces mots.

M. R. L. BORDEN : Je ne conteste pas ce point, mais la propriété des termes seulement.

L'hon. M. FISHER : J'avoue que je ne suis pas en mesure de discuter la phraséologie légale.

M. G. H. McINTYRE : L'honorable ministre voudrait-il dire exactement ce qu'il entend par les entrepôts frigorifiques mécaniques ? Je sais qu'il établit une différence entre certains procédés de congélation et le procédé qui consiste à emmagasiner la glace de telle façon que sa proximité servira à abaisser la température des marchandises entreposées.

L'hon. M. FISHER : Je ne voudrais pas dire que je suis compétent à décider cette objection. Il s'agit ici du refroidissement de la température dans les entrepôts par des moyens autres que l'emmagasinage de la glace, c'est-à-dire que le refroidissement de la température doit être provoqué par un des procédés mécaniques bien connus dans le commerce, autrement dit par la compression de l'ammoniaque anhydre ou de l'anhydrate d'acide carbonique—je crois que ce sont les sels employés à ces fins. L'honorable député sait quel genre de machines sont

employées. Je dois dire qu'il s'agit ici des cas où la température est affectée par des moyens autres que l'emploi de la glace.

M. ARMSTRONG : A quel degré les machines devront-elles abaisser la température ?

L'hon. M. FISHER : C'est un point à discuter. La température dans ces compartiments devra être proportionnée aux produits qu'ils contiendront. Les propriétaires devront sous ce rapport se rendre aux exigences des clients. Certaines personnes exigent que le beurre destiné à un long stage d'entreposage soit gelé. Je connais des commerçants qui préfèrent avoir leur beurre à 10 degrés Fah., tandis que d'autres préfèrent l'avoir à 20 degrés.

Il est évident qu'il ne faut pas congeler le fromage, les fruits, les œufs et que la température pour ces produits doit être au-dessus du point de congélation. Pour refroidir simplement les viandes, il ne faut pas les congeler ; si les propriétaires veulent les soumettre à la gelée, il faut de toute nécessité que ces viandes soient placées dans des compartiments convenables. Mon commissaire de l'entreposage frigorifique devra voir à ce que l'installation fournisse une proportion raisonnable d'espace à une température basse. Bien souvent, il ne sera pas nécessaire de réduire à la fois toute l'installation à un degré au-dessous du point de congélation ; il en dépendra beaucoup de la nature de l'emmagasinage des produits et des besoins du commerce. Certaines régions nécessiteraient probablement tout l'entrepôt pour l'emmagasinage des fruits, tandis que d'autres seraient requises pour l'entreposage du beurre ou des viandes. Dans tous les cas, la température varierait selon les besoins de la région et des clients.

M. R. L. BORDEN : Je disais que je ne voyais pas la nécessité de l'expression " ces personnes, leurs successeurs et ayants cause." L'article devrait plutôt se lire ainsi :

Le Gouverneur en conseil peut passer avec toute personne des contrats pour la construction, l'équipement et l'entretien en bon état de service, des entrepôts frigorifiques munis de congélateur mécanique situés au Canada et convenables pour la conservation de tous les produits alimentaires.

Je suppose que l'expression "convenable" est supposée s'appliquer aux " entrepôts " et régit cette expression.

L'hon. M. FISHER: Je m'en rapporte aux connaissances légales de l'honorable député (M. R. L. Borden) et je ne voudrais pas discuter la valeur de ses objections ; c'est pourquoi je n'insiste pas sur la phraséologie de cet amendement. Notre intention est de nous assurer que si les adjudicataires changent, les stipulations du contrat devront être respectées comme s'il n'y avait eu aucun changement.

M. R. L. BORDEN : Cette stipulation serait prévue au contrat. Tous ces détails dépendent du ministre lorsqu'il rédige les contrats.

L'hon. M. FISHER : Cela se peut, et alors nous pouvons atteindre l'objet en vue dans le contrat.

M. R. L. BORDEN : Oui, et je crois que nous devrions même laisser quelque discrétion au ministre pour rédiger les contrats. Le ministre pourrait signer un contrat avec une personne et ne pas vouloir qu'elle adjugeât l'entreprise à une tierce personne qui ne fût pas responsable. L'amendement proposé semble reconnaître à l'adjudicataire le droit d'adjuger à un tiers. Il peut se présenter des cas où cette liberté serait très impolitique et préjudiciable, l'adjudicataire pourrait avoir été choisi de préférence parce qu'il était censé être capable de construire les bâtiments dans un temps déterminé. Mais si vous laissez cette disposition dans cette forme, l'entreprise devient nécessairement adjugeable à un tiers.

L'hon. M. FISHER : Je ne suis pas lié du tout à cette tournure de phrase, mais, je le répète c'est le rédacteur des lois de la Chambre qui l'a rédigée, et ce sont ses fonctions.

M. R. L. BORDEN : Le ministre pourrait permettre de réserver cet article.

L'hon. M. FISHER : Je fais aussi bien d'accepter la proposition de l'honorable député. J'ai foi en sa science de la loi et je suis sûr que ce qu'il propose est sage. Je ne tiens pas à réserver cet article.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

Sur l'article 4 :

Le Gouverneur en conseil peut, à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, accorder, en aide à la construction et à l'équipement de tout pareil entrepôt, une subvention n'excédant pas en tout trente pour cent de la somme dépensée ou dont l'emploi a été agréé, dans la construction et l'équipement dudit entrepôt, ladite subvention payable en versements, comme suit: à l'achèvement de l'entrepôt et dès qu'il y sera pourvu à des températures convenables, le tout à la satisfaction du ministre de l'Agriculture, une somme n'excédant pas dix pour cent de la somme ainsi dépensée; et ensuite pendant quatre ans, à l'expiration de chaque année, à condition que l'entrepôt soit entretenu et conduit à la satisfaction du ministre de l'Agriculture, une somme n'excédant pas cinq pour cent de la somme ainsi dépensée.

L'hon. M. FISHER : Je crois que l'opinion de la Chambre est favorable au paiement d'un plus fort montant aux débuts et au paiement du solde suivant échelle proportionnelle. Si j'ai bien interprété le sentiment du comité, je propose qu'au lieu de 10 p. 100 dans la 13e ligne et les mots suivants, nous insérions les mots " 15 p. 100 de la somme ainsi dépensée, et ensuite à la fin de la première année, 7 p. 100, à la

fin de la deuxième année, 4 p. 100 et à l'expiration de la troisième et de la quatrième années, 2 p. 100, à condition que l'entrepôt soit maintenu et exploité à la satisfaction du ministre de l'Agriculture."

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

## Reprise de la Séance.

### 3ème LECTURE.

Après délibération sommaire en comité général, de divers projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 11), déposé par M. McCraney, tendant à constituer légalement la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Saskatchewan à la baie d'Hudson ;

Le 2e (n° 39), déposé par M. Derbyshire, concernant la compagnie du chemin de fer de Brockville au nord-ouest de Westport ;

Le 3e (n° 45), déposé par M. McIntyre (Strathcona), concernant la compagnie du chemin de fer de l'Athabaska ;

Le 4e (n° 48), déposé par M. Dugas, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Nord de la province de Québec ;

Le 5e (n° 55), déposé par M. Ratz, concernant la compagnie du chemin de fer de Huron et d'Ontario ;

Le 6e (n° 57), déposé par M. McIntyre, (Perth), concernant la compagnie du chemin de fer de St. Mary à l'ouest d'Ontario ;

Le 7e (n° 30), déposé par M. Grant, tendant à constituer légalement la " Women's Art Association."

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DES QUINZE A LA RIVIERE BLANCHE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 56), déposé par M. McCool, tendant à constituer légalement la compagnie de chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche.

Sur l'article 12 :

La compagnie peut, pour les fins de son entreprise, acquérir, utiliser et développer des terrains, des forces hydrauliques, droits, servitudes et privilèges dans le voisinage de son chemin de fer, et construire, entretenir et tenir en service des barrages, réservoirs et édifices et des usines et lignes de transmission pour la production, la transmission et la distribution d'électricité pour l'éclairage, le chauffage, la force motrice ou autre objet se rattachant à ses chemins de fer, bâtiments et autres biens et ouvrages et pour le service de l'eau à l'usage de ses chemins de fer et autres biens et ouvrages ; et elle peut fournir, vendre ou autrement aliéner tout excédent de force hydraulique, électrique ou autre ou d'électricité ainsi développée ou produite et dont la compagnie n'a pas besoin pour son entreprise.

M. FISHER.

M. BOURBONNAIS propose que les mots suivants soient ajoutés à cet article :

Rien en la présente loi ne saurait autoriser la compagnie à exproprier les propriétaires riverains des terres ou des droits à l'usage de l'eau courante qu'ils peuvent avoir et au moyen desquels il pourrait être produit une force hydraulique sur les terres de tels propriétaires.

L'hon. M. BRODEUR : Je ne m'oppose pas à cette proposition d'amendement, mais j'aimerais savoir si c'est l'intention de la compagnie d'obtenir le droit d'exproprier les chutes d'eau.

L'hon. M. EMMERSON : Il n'y a pas de disposition à cet effet dans le bill.

L'hon. M. BRODEUR : L'article n'est pas très clair. Il y est dit que la compagnie " peut acquérir " et aux termes de la loi des chemins de fer, le droit d'expropriation est reconnu. Je crains que l'expression " acquérir " n'implique le droit d'expropriation.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai remarqué au cours de la discussion devant le comité des chemins de fer que ce projet de loi ne confère pas le droit d'exproprier ; un des membres du comité a même déclaré que la compagnie avait acheté ses chutes d'eau. Nous empiéterions sur l'autonomie des provinces, si nous accordions le droit d'exproprier. Les législatures ont certains droits relatifs aux chutes d'eau et je doute que nous puissions en aucune façon y porter atteinte. La proposition d'amendement me parait absolument inutile. Elle tend à remédier à un mal qui n'exite pas.

M. McCOOL : Il serait virtuellement impossible à la compagnie, en vertu de cet amendement, d'acquérir des terres à cet endroit pour les fins d'un chemin de fer. La compagnie n'a pas besoin d'exproprier les chutes d'eau. Les chutes d'eau qui sont visées dans l'amendement sont la propriété incontestable des promoteurs de l'entreprise. Ils ont acheté les terres au gouvernement de Québec et possèdent les chutes d'eau sur un parcours d'au moins quatre milles, de sorte qu'ils ne peuvent nuire aux colons établis le long de cette rivière. Il se peut même que le chemin de fer ne passe pas du tout sur ce côté de la rivière, car on a l'intention de le construire sur l'autre rive. Sur une rive, il y a une réserve d'Indiens, sur l'autre, des terres publiques et c'est sur ces dernières que la compagnie a l'intention de construire sa ligne. Ce serait peut-être plus avantageux pour elle de la construire sur la rive nord, mais ils ne sont liés à aucun tracé en particulier. Dans tous les cas, les propriétaires de terres sur les deux rives sont protégés par la loi des chemins de fer. La compagnie ne demande pas le pouvoir d'exproprier des chutes d'eau car elle le

possède déjà. Le projet de loi a été rédigé très soigneusement pour empêcher qu'on accuse la compagnie de vouloir exproprier autre chose que des terres pour des fins de chemin de fer.

M. BUREAU : Ce chemin de fer doit longer la rivière ?

M. McCOOL : Peut-être que non.

M. BUREAU : Si ce n'est pas l'intention de la compagnie, cet amendement ne peut lui nuire. Il y a d'autres propriétaires de chutes d'eau sur cette rivière et si vous expropriez 200 pieds sur la grève, vous les privez de toute la terre disponible et des moyens de produire la force hydraulique. C'est contre ce danger que ces personnes veulent se prémunir. L'honorable député dit-il que toutes les chutes d'eau sur cette rivière appartiennent à la compagnie Bronson ?

M. McCOOL : A cet endroit de la rivière, oui.

M. BUREAU : Admettons qu'elle les possède toutes et que nous intercalions une disposition restrictive concernant le droit d'expropriation, qu'est-ce que cela peut faire à la compagnie quand elle possèdera les terres? Elle n'a rien à craindre. Mais si d'autres personnes ont des chutes d'eau à cet endroit et que cette compagnie, en vertu des privilèges qui lui sont conférés par la loi des chemins de fer, a le droit d'exproprier jusqu'au bord de l'eau, empêchant l'amélioration des chutes, qu'a-t-elle besoin de se plaindre ? Je crois que l'amendement est très à propos et que les propriétaires de chutes d'eau doivent être protégés contre les privilèges qui sont acquis à cette compagnie en vertu de la loi des chemins de fer.

M. McCOOL : La compagnie n'a pas besoin d'exproprier de chutes d'eau à cet endroit, elle les a toutes achetées. Elle ne demande pas du tout ce privilège.

L'hon. M. BRODEUR : La compagnie demande le pouvoir général d'acquérir des chutes d'eau, non seulement celles qu'elle possède aujourd'hui, mais toutes indifféremment. Le texte de cette disposition peut prêter au doute quant au droit d'expropriation, mais il ne faut pas oublier que la compagnie peut "acquérir". Il y a bien des manières d'acquérir : par voie d'achat, de don, d'expropriation, mais le texte n'est pas ici assez clair pour ne pas suggérer l'idée d'expropriation. L'honorable député dit que la compagnie n'a pas l'intention d'exproprier, alors pourquoi ne pas dire "acheter" au lieu d'"acquérir" ? Je crois que ce serait le moyen de parer à la difficulté ; il ne subsisterait plus de doute. Je crois que nous pourrions employer l'expression "acheter" au lieu de la proposition de l'honorable député de Soulanges (M. Bourbonnais).

M. McCOOL : Il n'y a aucune objection à l'expression "acheter", car la compagnie n'a certainement pas l'intention d'exproprier.

M. BUREAU : Ce n'est pas l'expropriation de la chute d'eau qui est à craindre, mais l'expropriation de la terre de chaque côté de la chute.

M. McCOOL : La compagnie ne peut produire de force hydraulique à cet endroit, car la compagnie Bronson a acheté du gouvernement de Québec le titre au lit de la rivière jusqu'au niveau de l'eau haute. Elle possède ce titre depuis près de deux ans, et je ne vois pas comment cette compagnie pourrait améliorer des chutes au-dessous du niveau des hautes eaux, sans creuser le lit de la rivière.

M. STEWART : La proposition d'amendement n'implique-t-elle pas le droit pour les propriétaires de terrains de détourner le cours de la rivière pour se procurer une force hydraulique ?

M. BUREAU : Les lois de la province de Québec le défendent formellement.

M. BERGERON : L'amendement a-t-il été discuté devant le comité ?

M. CAMPBELL : Non.

M. TURRIFF : Si l'expression "acquérir par achat" est acceptable à tout le monde, pourquoi ne pas l'employer ?

L'hon. M. BRODEUR : Si je suis bien informé, il y a plus que cela. Cette rivière tombe de cataracte en cataracte et si le chemin de fer longe le rivage et qu'une autre compagnie y possède les chutes, comment pourra-t-elle les améliorer si la compagnie du chemin de fer a le droit d'exproprier la terre jusqu'au bord de l'eau ?

M. R. L. BORDEN : La compagnie devra payer pour ce privilège.

M. TURRIFF : Oui, mais la chute d'eau ne vaudrait plus rien pour son propriétaire.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas que ce cas soulève plus de difficultés que d'autres où des propriétés de valeur sont en jeu. D'après la loi des chemins de fer, si la compagnie exproprie une propriété de valeur, elle est tenue d'en payer le prix. Il faut abandonner le projet de chemin de fer ou bien donner le droit d'expropriation.

L'hon. M. BRODEUR : Nous conférons des pouvoirs considérables par ce projet de loi. Nous accordons à la compagnie le pouvoir non seulement d'utiliser des forces hydauliques pour son usage, mais. . .

elle peut fournir, vendre ou autrement aliéner tout excédent de force hydraulique, électrique ou autre ou d'électricité ainsi développée ou produite et dont la compagnie n'a pas besoin pour son entreprise.

C'est là un pouvoir très étendu que nous lui conférons et le propriétaire de terrains que traversent des chutes susceptibles d'amélioration pourrait être privé, par les pouvoirs que confère ce bill, de les utiliser. La compagnie peut construire sa ligne sur le

bord de l'eau à cet endroit et exproprier la terre en vertu de la loi des chemins de fer, privant ainsi l'autre compagnie de l'usage de ses chutes d'eau.

M. LENNOX : Elle peut exproprier pour le passage de sa ligne.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, mais comme nous conférons à cette compagnie des pouvoirs extraordinaires par le présent bill, le pouvoir de produire la force hydraulique pour son usage et pour d'autres fins, il serait sage de protéger les propriétaires de chutes d'eau rivales.

M. R. L. BORDEN : Il y a deux aspects à considérer, dont l'un est le droit d'exproprier la terre pour le tracé de la ligne. S'oppose-t-on à ce droit parce qu'on craint que l'acquisition de la terre sur la rive, pour les fins de chemins de fer, ne détruise la valeur des chutes d'eau qui appartiennent aux propriétaires riverains ? Cette objection selon moi n'est pas plus grave que toute autre objection contre les chartes de chemins de fer, car une compagnie qui par l'expropriation ruine une propriété de valeur doit en payer le prix. De même pour cette compagnie ; si elle s'empare des terres des propriétaires riverains et qu'en raison de cette expropriation la valeur des chutes d'eau est affectée ou que les moyens de les mettre à profit sont enlevés, je crois qu'en vertu du principe de la compensation pour les terres expropriées, les propriétaires riverains ont droit à une indemnité complète. Où est l'objection ?

L'hon. M. BRODEUR : S'il s'agissait ici du droit d'expropriation pour le passage du chemin de fer seulement, alors en vertu du principe de la loi des chemins de fer, nous pourrions accéder à la demande et l'accorder, mais il ne s'agit pas ici tout simplement du droit de passage ; nous accordons encore aux termes de cette disposition le droit d'exploiter certaines chutes d'eau pour la production de la force hydraulique destinée à des fins autres que celles de la compagnie.

M. LENNOX : De quelle façon ?

M. BUREAU : Lisez la dernière partie de l'article.

M. LENNOX : Eh bien, la voici :

... Pour la production, la transmission et la distribution d'électricité pour l'éclairage, le chauffage, la force motrice ou autre objet se rattachant à ses chemins de fer, bâtiments et autres biens et ouvrages, et pour le service de l'eau à l'usage de ses chemins de fer, bâtiments, et autres biens et ouvrages...

Puis il y a cette disposition qui n'est pas inusitée dans des cas comme celui-ci :

elle peut fournir, vendre ou autrement aliéner tout excédent de force hydraulique, électrique ou autre ou d'électricité ainsi développée ou produite et dont la compagnie n'a pas besoin pour son entreprise.



Le principal pouvoir accordé à la compagnie est le pouvoir d'acquérir les chutes d'eau nécessaires pour les fins de la compagnie. Si elle a plus de forces hydrauliques qu'il ne lui en faut pour ses fins, elle est libre de les aliéner. Mais ayant acquis ce qui lui est nécessaire pour les fins de son entreprise de chemin de fer, elle ne peut acquérir une autre chute d'eau et exploiter un commerce de forces hydrauliques indépendamment de son chemin de fer.

M. BUREAU : Il s'agit ici d'une compagnie de force motrice cachée sous le nom de compagnie de chemin de fer.

Elle pourra exploiter deux ou trois chutes d'eau, produire trois ou quatre mille chevaux-vapeur et les utiliser tous pour son chemin de fer. Mais elle pourra bien par la suite développer cinquante mille chevaux-vapeur, et que fera-t-elle de l'excédent ? Elle le vendra, et quel sera son intérêt? S'il se trouve une autre chute le long de cette rivière, la compagnie ne sera-t-elle pas portée à faire passer son chemin de fer au bord de l'eau, et si elle y trouve un niveau de cinq pieds pour ses rampes et ses fossés, ne voudra-t-elle pas utiliser son droit d'expropriation jusqu'à la dernière limite et empêcher les propriétaires riverains d'exploiter des chutes d'eau situées vis-à-vis de leurs terres? La compagnie ne déclare pas qu'elle va s'adonner à la production de la force ; elle veut simplement utiliser la chute pour les fins de son chemin de fer. Sans doute, elle n'utilisera qu'une partie de cette force pour les fins de son chemin de fer ; mais plus tard, elle produira un plus grand nombre de chevaux-vapeur, dont elle disposera. Naturellement, elle aura intérêt à ce qu'il s'établisse des industries le long de la ligne en vue d'alimenter son trafic ; et ayant fait l'acquisition des chutes d'eau elle sera très à même de s'engager dans ces industries. Elle vise donc à développer la force et à disposer de cette force électrique en faveur d'industries qui seront établies le long de sa voie ferrée.

M. McCOOL : Il n'y a rien de caché dans les opérations de cette compagnie. Non seulement elle va construire ce chemin de fer ; mais elle espère pouvoir établir également de grandes usines à cet endroit. Elle est propriétaire de 500 milles de concessions forestières au nord de cet endroit et drainées par la rivière. Elle se propose d'établir de grandes usines, et c'est une des manières dont elle cherche à alimenter le trafic de son chemin de fer une fois en activité. Si le présent amendement est adopté, comme le propose l'honorable député de Soulanges (M. Bourbonnais), vous faites pour lui ce que la nature n'a pas fait : vous établissez une chute d'eau sur sa propriété. Je parle en connaissance de cause car j'ai visité les lieux.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député (M. McCool) voudra-t-il expliquer sa pensée

quand il dit que l'amendement aura l'effet de créer une chute d'eau ?

M. McCOOL : Aux termes de cet amendement, il serait en droit de détourner le cours de la rivière et d'établir une chute à un endroit où il ne coule pas d'eau actuellement, le long d'une vallée parallèle à la rivière. On a objecté que la compagnie serait en mesure d'exproprier les propriétaires de ce morceau de terrain, pour les fins du chemin de fer, et de devenir par là même propriétaire d'une chute d'eau ; or, j'affirme que ce n'est pas possible. A cet endroit, la rivière décrit une courbe aiguë, et il serait pour bien dire impossible d'y faire passer une voie ferrée. L'objection est sans fondement ; on l'emploie à tout hasard dans l'espoir qu'elle pourra peser dans la balance.

M. TURRIFF : Je ferai observer qu'il n'existe de droits riverains sur aucun des terrains en cause ; car les promoteurs de la présente entreprise sont propriétaires du lit de la rivière et des terrains des deux côtés là où il se produit des chutes. Si cet amendement devait être adopté, l'effet pourrait être d'empêcher la construction du chemin. Je me demande si, aux termes de l'acte des chemins de fer, on peut empêcher une compagnie dûment constituée d'exproprier des terrains pour d'autres fins que l'établissement de sa voie. Mais c'est là le seul droit d'expropriation que réclame la présente compagnie. Si elle a besoin de terrains en vue de l'acquisition de chutes d'eau ou pour des fins autres que l'établissement de sa voie, elle en fera l'acquisition de la manière ordinaire, par convention avec les propriétaires de ces terrains. Mais même pour exproprier des terrains en vue de l'établissement de sa voie, il lui faudra déposer les plans au bureau du ministre des Chemins de fer, obtenir l'autorisation de la commission des chemins de fer, et cette autorisation ne sera accordée qu'une fois les deux parties entendues. Il ne me paraît pas raisonnable, dans un bill de chemin de fer comme celui-ci, d'incorporer un amendement comme celui que l'on propose, après avoir donné à la compagnie le droit d'exproprier des terrains pour l'établissement de sa voie. Toutes les difficultés seraient résolues, si l'on adoptait un amendement autorisant la compagnie à n'acquérir des chutes d'eau que par la voie d'achat. En effet, elle ne songe pas à en acquérir d'une autre manière.

M. BOURBONNAIS : L'amendement est nécessaire si on veut sauvegarder les droits du propriétaire riverain désireux d'exploiter la chute d'eau. Le propriétaire riverain est propriétaire des terrains confinant à deux chutes d'eau ; son titre couvre tout le terrain jusqu'à la ligne d'étiage et comprend le droit d'établir des usines sur la berge en vue de la production de la force. Le présent bill ne se borne pas à accorder la personnalité civile à la compagnie de ce chemin de fer ; il l'autorise également à exploiter les grandes chutes d'eau en question. Etant une compagnie de chemin de fer aux termes de l'article 138 de l'acte des chemins de fer, elle a droit d'exproprier une largeur de 100 pieds de terrain tout le long du chemin ; et aux endroits dont elle fait choix pour l'emplacement de ses gares, elle est autorisée à exproprier une largeur de 500 pieds de terrain. Entre la ligne d'étiage et le sommet de la côte qui longe la rivière, il se trouve une bande de terrain, tellement étroite que si un chemin de fer devait y passer, il ne resterait plus guère de terrain le long de la rivière, et les propriétaires riverains seraient hors d'état d'exploiter la chute d'eau. Les propriétaires riverains ont l'intention d'établir de grandes usines, tout comme la compagnie de chemin de fer que l'on est à constituer. Ce droit de propriété de la rive jusqu'à la ligne d'étiage, a été reconnu dans nombre de cas le long du canal de Soulanges. Toujours on a reconnu que le propriétaire riveraine a le droit d'exploiter les chutes d'eau situées vis-à-vis de son terrain.

M. CAMPBELL : La question que l'on vient de soulever est entièrement nouvelle ; elle n'a jamais été discutée devant le comité des chemins de fer ; et considérant son importance, il vaudrait peut-être mieux renvoyer le bill au comité des chemins de fer pour y être débattu à fond.

M. McCOOL : Il me semble injuste de renvoyer ce bill au comité, étant donné qu'il a été passé l'année dernière une mesure semblable et que, cette année, les mêmes pouvoirs ont été accordés à la maison Gillies frères. Les promoteurs de la présente compagnie ne demandent que les pouvoirs qui ont été accordés à tous les chemins de fer que la Chambre a constitués en corporation; et je ne vois pas pourquoi ce bill serait renvoyé de nouveau au comité des chemins de fer, qui l'a débattu à fond, l'autre jour. Quelques honorables députés ont alors critiqué l'article 15, et cet article fut, en conséquence, biffé. Pourqoui faire une exception dans le cas actuel quand d'autres compagnies ont obtenu ces mêmes pouvoirs de la Chambre ? Il me semble y avoir là une injustice flagrante.

M. CAMPBELL : Il est bien vrai que ces mêmes dispositions figuraient dans la plupart des bills que nous avons adoptés ; mais personne ne s'y est opposé. Dans le cas actuel on s'oppose fortement à ce que ces droits soient conférés à la compagnie ; et du reste, je ne pense pas que cette référence du bill au comité des chemins de fer ait l'effet d'en retarder l'adoption. Il ne saurait devenir loi avant d'avoir été adopté par le Sénat et d'avoir été promulgué ; et le comité des chemins de fer, n'est pas surmené en ce moment, de sorte que l'adoption du bill n'en sera pas retardé

M. HENDERSON : Ce bill a-t-il été référé au comité des bills d'intérêt privé? Cette

disposition n'en n'est pas une qui relève du comité des chemins de fer, et je pense que l'insertion d'une disposition comme celle-là dans une loi de chemin de fer, n'est pas admissible. Il faudrait référer la question au comité duquel la question relève ; jusqu'ici notre pratique a été de référer les questions de cette nature au comité des bills d'intérêt privé en même temps qu'au comité des chemins de fer.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

## REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES ETABLISSEMENTS FRIGORIFIQUES.

La Chambre reprend en comité général l'examen du projet de loi (n° 20) déposé par l'hon. M. Fisher, tendant à encourager la création d'établissements frigorifiques, pour la conservation des denrées alimentaires de nature périssable.

Sur l'article 4, (paiement des subventions) :

L'hon. M. FISHER propose :

Que l'article 4 soit modifié par la radiation de tous les mots après le mot "excédent" dans la 22e ligne et leur remplacement par les mots suivants: "15 p. 100 de la somme ainsi dépensée, et à la fin de la première année suivante, 7 p. 100 de ladite somme, à la deuxième année suivante, 4 p. 100 de ladite somme, et à la fin de la troisième des deux années suivantes, 2 p. 100 de ladite somme, pourvu que l'entrepôt soit maintenu et exploité à la satisfaction du ministre de l'Agriculture".

Il dit : Si cette modification est adoptée, il me faudra demander un crédit plus considérable dans les estimations budgétaires en vue de parer aux dépenses de la première année. J'avais calculé une subvention de 10 p. 100 sur le capital engagé, et j'avais demandé $100,000. S'il me faut payer 15 p. 100, il me faudra probablement $150,000 pour faire face aux demandes.

M. LENNOX : L'article 4 règle la construction et l'aménagement de l'entrepôt et autorise le Gouvernement à payer une certaine proportion des frais. Dans le calcul de la subvention devra-t-on faire entrer en ligne de compte le prix de l'emplacement de l'entrepôt?

L'hon. M. FISHER : D'après moi, on devra tenir compte de toute la somme engagée dans l'entreprise.

M. LENNOX : Le ministre est-il d'avis que la rédaction comporte ce sens? Ne serait-il pas préférable de le dire nettement? L'article pourrait à la rigueur vouloir dire que le Gouvernement ne devra contribuer qu'aux frais de construction et d'aménagement. Or, le prix de l'emplacement pourrait former une partie considérable de la dépense totale.



L'hon. M. FISHER : Suivant moi, la subvention est payable sur la totalité des débours, et on pourra le spécifier en toute lettre dans le contrat.

M. FOWLER : Ne vaudrait-il pas mieux payer la subvention entière sur l'outillage sans parler du bâtiment et de l'emplacement?

L'hon. M. FISHER : Cela ne répondrait pas au but que nous poursuivons.

M. FOWLER : Je ne vois pas pourquoi ; il me semble même que ce serait plus juste, en fin de compte, de payer la subvention de cette manière. Plus le bâtiment sera dispendieux, et plus naturellement les propriétaires de l'entrepôt auront à débourser d'argent, et il peut arriver que ce bâtiment soit trop coûteux.

L'hon. M. FISHER : Les plans du bâtiment devront être approuvés par le ministre aux termes du contrat.

M. FOWLER : Vous serez appelé à approuver les plans pour la construction du bâtiment, n'est-ce pas ?

L'hon. M. FISHER : Si ce bâtiment devait coûter trop cher, nous ne donnerions pas notre approbation.

M. FOWLER : Je ne vois pas pourquoi vous ne la donneriez pas, si l'on se propose de construire un bâtiment répondant à toutes les exigences.

L'hon. M. FISHER : Si l'on se proposait de construire un bâtiment luxueux qui ne serait aucunement en rapport avec le but que l'on poursuit, je suis d'avis que le Gouvernement devrait refuser de payer la subvention dans de telles circonstances.

M E. D. SMITH : Si je comprends bien, la fin de ce projet de loi est de déterminer la construction d'entrepôts frigorifiques surtout dans les endroits où il n'en existe pas déjà, ou bien dans les endroits où les circonstances sont peu favorables à l'établissement de tels entrepôts. Actuellement, il existe, dans nos grandes villes, des entrepôts frigorifiques construits par des particuliers, et j'imagine qu'on ne se propose pas de construire dans ces villes de nouveaux entrepôts qui seront subventionnés par le Gouvernement. En dehors des villes, il se trouve une très grande étendue de territoire que la construction de tels entrepôts pourra desservir. A l'heure actuelle, tout cultivateur ou marchand ayant un wagon de pommes ou une douzaine de wagons de pommes, est à même de les mettre en entrepôts froid dans une de ces villes, moyennant le paiement des frais de transport. On lui accorde des conditions faciles, le demi-tarif pour le transport de ses marchandises à ces entrepôts. Si l'on construit de ces entrepôts frigorifiques en vue de lui éviter la nécessité de payer ce demi-tarif, il faudra que ces entrepôts soient très nombreux.

Il en faudra deux ou trois dans presque tous les comtés où l'on se livre à la production des pommes sur une grande échelle, sans quoi on n'en obtiendra aucun résultat utile. Si vous vous bornez à construire un entrepôt ici et là, ils pourront servir de leçon de choses ; mais voilà assez longtemps que l'on donne de ces leçons de choses. L'honorable député de Grey-nord (M. Telford) parle de l'établissement d'un entrepôt frigorifique à Owen-Sound dans lequel on se sert de glace : et, comme l'honorable ministre l'a déclaré très exactement, la glace n'est utile que pour la réfrigération des denrées qu'il n'est pas nécessaire de tenir à une température inférieure à celle de la congélation. Je suppose qu'une des principales fins du bill est d'encourager l'établissement d'entrepôts frigorifiques pour l'emmagasinage des pommes. Je prétends que de tels entrepôts ne seront utiles que s'ils sont très nombreux et accessibles sur tous les points. S'ils sont trop dissiminés, le propriétaire des denrées devra prendre les mêmes mesures qu'il est obligé de prendre actuellement en ce qui regarde les pommes : il devra les envoyer par chemin de fer à l'entrepôt, comme il le fait actuellement. Si l'on veut que ces entrepôts soient accessibles à tous, on devra en établir sur un grand nombre de points. Il faudra donc une subvention élevée et l'offre de conditions très favorables pour déterminer leur construction ; et d'après l'expérience que nous en avons eue en cette Chambre, il n'est pas probable que ces entrepôts pour l'emmagasinage des pommes seulement soient une source de grands bénéfices. Ils sont actuellement construits dans les villes, où il se trouve nombre d'autres denrées à emmagasiner, ce qui fait que l'établissement paye ses frais et assure même un bénéfice au bout de l'année. Mais si l'on établit ces entrepôts pour l'emmagasinage des pommes dans les campagnes, on ne pourra guère compter sur l'entreposage d'autres denrées. On ne pourra donc les maintenir en activité qu'une partie de l'année, et on n'en tirera probablement pas de grands bénéfices. Je dis donc que si le ministre veut obtenir les résultats qu'il a eu vue, il lui faudra offrir une subvention beaucoup plus élevée. Je ne crois pas qu'il lui suffise pour obtenir les résultats qu'il cherche d'offrir une subvention de 30 p. 100 payable en quatre ans, le deuxième versement ne représentant que l'intérêt sur le capital engagé, surtout si l'on considère que la réglementation à laquelle sera soumise la construction de ces entrepôts ne sera pas de nature à engager les capitalistes à y placer leurs fonds, et sera même insuffisante dans l'esprit de beaucoup de gens, pour contrebalancer la subvention. Je dis donc que pour atteindre la fin du présent bill, c'est-à-dire pour déterminer l'établissement d'un vaste système d'entrepôts frigorifiques, à l'usage des cultivateurs, et particulièrement à l'usage des pomologistes de notre pays, il va nous falloir offrir de plus grands avantages. Certains honorables députés ont parlé de 50 p. 100. Il me semble, en effet, qu'il faudrait au moins une subvention de 50 p. 100 pour déterminer l'établissement d'un système général d'entrepôts de cette nature et il faudrait, en outre, que cette somme fût payée dès le début. Le ministre déclare qu'il va réglementer le maintien de la température ainsi que le tarif, précautions nécessaires et qui ont parfaitement leur raison d'être. Un honorable député a donné à entendre qu'il arriverait à assurer le maintien d'une température convenable en accordant cette subvention trois ou quatre années de suite. S'il ne voit à assurer le maintien de la température que durant une période de trois ou quatre ans, le pays n'en tirera pas grand avantage. J'ai cru comprendre, d'un autre côté, d'après ce que le ministre a dit, qu'il entend régler ou assurer le maitien de la température d'une autre manière, en établissant des règlements applicables à perpétuité ou tant que l'entrepôt frigorifique sera maintenu en activité. A moins que le contrôle ne soit permanent, je ne crois pas qu'il soit d'une grande utilité. Le ministre pourrait facilement assurer le maintien de la température d'une manière absolue. Qu'il accorde une forte subvention, et qu'il exige du capitaliste qui fournit le reste du capital, une hypothèque sur l'immeuble, de manière à ce que le Gouvernement ait d'une manière permanente la haute main sur le tarif et sur le maintien de la température. Autrement, je crains fort que l'offre du Gouvernement n'ait guère d'effet. Si le ministre désire réellement que ces entrepôts frigorifiques se généralisent, qu'il offre des avantages plus grands à ceux qui sont disposés à les construire, et au lieu de leur donner 30 p. 100 payable en quatre ans, qu'il leur donne 50 p. 100 au moins payable sur-le-champ.

M. FOWLER : Ces règlements seront-ils applicables aux entrepôts frigorifiques qui ne devront pas recevoir la subvention ?

L'hon. M. FISHER : Ils ne seront applicables qu'aux établissements recevant la subvention aux termes du présent bill.

M. FOWLER : Dans ce cas, les établissement subventionnés se trouveront dans une position désavantageuse, car les autres seront à même d'exiger les droits que les propriétaires jugeront à propos d'exiger.

L'hon. M. FISHER : Mais alors, il n'est pas probable que leur clientèle serait très nombreuse.

M. G. H. McINTYRE : Je désire poser quelques questions au ministre, afin que le public ait une connaissance plus nette de ce que l'on se propose de faire. On semble croire au dehors que le Gouvernement ne réglementera le tarif de ces entrepôts qu'aussi longtemps que dureront les versements de la subvention. Ce n'est pas ce que je crois ; mais le ministre ferait bien d'élucider ce point. Autre question : sub-

ventionnera-t-on un entrepôt n'utilisant pour la réfrigération que le procédé démodé de la glace ? Enfin, en ce qui regarde le choix de la localité, je suppose que tout endroit où il existe actuellement de ces entrepôts frigorifiques utilisant la glace, pourra être choisi pour la construction d'un nouvel entrepôt frigorifique au même titre qu'un endroit où il n'existe aucun entrepôt frigorifique. Il me semble logique qu'il en soit ainsi. Mais j'aimerais que la déclaration en fût faite nettement.

L'hon. M. FISHER : Il n'y a pas de période fixée pour l'exercice du droit de contrôle ou de réglementation que doit exercer l'Etat en ce qui regarde le tarif de ces entrepôts, et je désire ajouter une disposition conférant au Gouverneur en conseil le droit de faire des règlements et d'imposer des peines pour contravention des dispositions de l'acte, et l'effet sera, je pense, de prolonger le contrôle.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il dire comment il se propose d'atteindre ce but ? Vous pouvez bien vous assurer que le propriétaire exploite son établissement tant que vous lui payez la subvention; mais comment le contraindrez-vous à continuer la besogne subséquemment s'il s'y refuse. Qu'arrivera-t-il en cas de refus de sa part ?

L'hon. M. FISHER : Il arrivera qu'il lui faudra fermer les portes de son établissement.

L'hon. M. FOSTER : Mais s'il ferme les portes de son établissement, cela privera les cultivateurs du privilège d'utiliser l'entrepôt frigorifique.

L'hon. M. FISHER : Si l'honorable député peut me suggérer un moyen de forcer quelqu'un à continuer son exploitation, je lui serai reconnaissant de me l'enseigner.

L'hon. M. FOSTER : Je lui proposerai un moyen à l'instant, et je pense que c'est le seul acceptable.

L'hon. M. FISHER : Quel est-il ?

L'hon. M. FOSTER : Exploiter vous-mêmes.

L'hon. M. FISHER : Nous substituer à lui et exploiter à sa place ?

L'hon. M. FOSTER : A moins que vous ne préfériez laisser la chose entièrement à l'initiative privée.

L'hon. M. FISHER. Je ne pense pas que ce moyen soit pratique, mais le nôtre l'est. La subvention que nous offrons engagera à se lancer dans de telles entreprises des gens qui autrement s'abstiendraient ; et une fois engagés dans cette voie, à moins de circonstances extraordinaires, ils tiendront à continuer les opérations après l'expiration des quatre années.

M. McINTYRE.

M. R. L. BORDEN : Vous offrez à l'entrepreneur de lui verser 30 p. 100 de la valeur de l'emplacement et 30 p. 100 de la valeur des bâtiments et des frais d'outillage. Il poursuit les opérations durant les quatre années pendant lesquelles vous lui venez en aide ; et si après cela les bénéfices ne sont pas satisfaisants, rien ne l'empêche de vendre le bâtiment ou de l'utiliser pour quelque autre fin. Dans ces circonstances le public n'en aurait pas pour son argent.

L'hon. M. FISHER : Si nous accordions une prime de 50 p. 100 ou plus, comme certains honorables députés l'ont proposé, des capitalistes s'engageraient dans ces entreprises dans des conditions peu favorables au succès. S'ils réussissaient, tant mieux ; mais s'ils échouaient, leurs pertes ne seraient pas lourdes. D'autre part, si nous ne leur accordons que 30 p. 100, il est plus probable que les capitalistes, qui auront été appelés à fournir 70 p. 100 des frais de l'entreprise, tiendront à poursuivre les opérations. D'autant plus que 60 ou 70 p. 100 des capitaux engagés seront appliqués à solder le prix de l'outillage et de cloisons imperméables, qui ne seront d'aucune utilité si l'on se sert du bâtiment pour d'autres fins.

M. FOWLER : Alors faites la subvention payable en totalité, comme je l'ai proposé, sur les frais d'outillage et de construction.

L'hon. M. FISHER : Il sera nécessaire que ces industriels fassent l'achat d'un emplacement et y construisent la charpente d'un bâtiment. Le plus fort de la dépense consistera dans l'aménagement de cette construction comme entrepôt frigorifique.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre doit avoir une idée approximative du mode et du prix de construction des établissements que l'on a en vue de construire. Ils n'auront pas tous les mêmes dimensions, mais il faudra fixer un maximum, sans quoi les fonds mis à la disposition du ministre seront absorbés au profit d'un établissement ou deux seulement.

L'hon. M. FISHER : J'ai mis la question à l'étude, et je constate qu'on est à construire, à Montréal, un entrepôt incombustible pour le fromage, moyennant une dépense de $1 par fromage, ou d'à peu près 44 cents par pied cube de contenance nette.

L'hon. M. FOSTER : Ce renseignement ne débrouille guère la question. Quelle devra être la contenance de ces entrepôts ?

L'hon. M. FISHER : Tout dépendra du mouvement des marchandises de la localité. S'il est établi qu'il faut un local pouvant contenir tel nombre de barils, dans un endroit donné, nous saurons à peu près quelles dimensions donner à l'entrepôt frigorifique. Et nous saurons aussi quels seront les frais d'installation et d'outillage.

M. FOWLER : Ces frais varieront suivant les dimensions de l'entrepôt.

L'hon. M. FISHER : Dans une certaine mesure, mais pas d'une manière très sensible. Ces estimations sont pour des entrepôts de dimensions moyennes. Il a été construit des entrepôts d'une contenance de 20,000 barils, moyennant 18 cents du pied cube, soit à peu près $1.50 du baril. C'est peut-être un peu moins que ce qu'il est strictement nécessaire de dépenser ; mais c'est ce qu'ont coûté la construction d'un bâtiment et l'achat d'un outillage de première classe.

L'hon. M. FOSTER : C'est à peu près $25,000.

L'hon. M. FISHER . A peu près $30,000 pour 20,000 barils. J'ai ici nombre d'estimations. On a calculé qu'un bâtiment de la contenance de 75,000 pieds cubes devrait coûter $5,250, plus $1,000, pour cloisons imperméables sans parler d'autres dépenses qui porteraient le chiffre total à $16,000. Cette estimation a été faite il y a quelque temps alors que le prix des matériaux de construction n'était peut-être pas aussi élevé qu'aujourd'hui. Un bâtiment de la contenance de 100,000 pieds cubes coûterait $25,000.

M. ARMSTRONG : Tout compris ?

L'hon. M. FISHER : Tout compris, sauf l'emplacement dont le prix n'a pas été estimé.

Cela comprend les machines, l'outillage, l'installation et la construction de la charpente d'un bâtiment qui serait suffisant pour cet usage.

M. ARMSTRONG : Pareil édifice conviendrait-il au magasinage des viandes de volaille et autres, et à celui des fruits ?

L'hon. M. FISHER : L'estimation a été faite pour un bâtiment destiné à l'emmagasinage des pommes et non pas pour servir de chambres de congélation ; mais les machines seraient de la capacité voulues pour produire, au besoin, une basse température dans les chambres.

L'hon. M. FOSTER : Disons que le local soit de 100,000 pieds ; combien pourait-on y installer de barils ?

L'hon. M. FISHER : A 80 pieds pour chaque baril, on pourrait y installer 12,000 barils, à peu près.

M. FOWLER : A mon avis, si le ministre consacrait une plus forte subvention à l'outillage, et à l'installation, comme partie de cet outillage, au lieu d'affecter 30 p. 100 à toute la dépense afférente au matériel d'exploitation, y compris le terrain et l'édifice, il atteindrait bien plus sûrement l'objectif qu'il cherche à réaliser. Il est possible que celui qui aurait 30 p. 100 du coût de son terrain, de son édifice et de son outillage, abandonnât son exploitation au bout de trois ou quatre ans, et alors cette subvention de 30 p. 100 de deniers publics serait en pure perte. Il pourrait vendre son outillage comme ferrailles de rebut et donner à son édifice une autre destination. Il pourrait facilement modifier les aménagements de son édifice et le transformer en hôtel ou en salle de danse ou en faire quelque autre usage qui rémunérerait davantage ses capitaux et pour lequel l'emplacement serait tout aussi convenable. Mais il en serait bien autrement de l'outillage. Je le sais, le ministre est animé des meilleures intentions et j'apprécie parfaitement le zèle qu'il déploie dans l'intérêt des classes agricoles ; seulement le projet que je lui propose consulte mieux l'intérêt public. Il est un autre inconvénient qui surgit fatalement, quand l'Etat accorde son concours financier à une entreprise déjà mise sur pied par l'initiative privée : c'est que vous allez porter atteinte aux matériels d'entrepôts frigorifiques déjà établis. Le fait que vous ne vous proposez point d'établir ces nouvelles installations à proximité des anciennes atténue, sans doute, la concurrence, mais il ne la fait point disparaître entièrement. Dans la ville de Sussex, que j'habite, il existe un établissement fort important d'entrepôt frigorifique, et il en existe un autre, à Saint-Jean (N.-B.) qui est une tête de ligne. Dans ce dernier établissement, on conserve une immense quantité de produits, et cela au grand bénéfice de cette entreprise qui doit sa création à l'initiative privée, sans le concours financier du gouvernement fédéral, mais avec une subvention du gouvernement provincial ; subvention, toutefois, presque insignifiante, si on la compare avec le capital engagé, $30,000 à $40,000. Sans doute, l'aide que le Gouvernement se propose d'accorder aux entrepôts frigorifiques va porter un rude coup aux matériels d'exploitation existants déjà à Sussex.

Le ministre ; il est vrai, ne se propose pas d'établir ces services d'entrepôt frigorifique à proximité de ceux qui sont déjà établis, mais d'après le système en discussion, comme Saint-Jean est une tête de ligne, le Gouvernement, sans doute, prêterait son concours financier à un service frigorifique dans cette ville. La chose est inévitable, je suppose, mais en même temps j'adhère toujours à l'opinion que j'ai exprimée au début ; je crois qu'il serait bien préférable d'adopter le projet que j'ai suggéré. Le coût de l'emplacement dans une ville est une considération importante, le prix du terrain y étant bien plus élevé, et par conséquent, la subvention de 30 p. 100 dans ce cas, aura une haute importance. C'est à l'outillage seul qu'il faudrait appliquer la prime, et il conviendrait, alors, d'accorder une prime plus élevée, disons, de 50 à 60 p. 100.

L'hon. M. FOSTER : Quel serait le coût de l'outillement pour un magasin de congélation de cent mille pieds ?

L'hon. M. FISHER : Notre estimation remonte déjà à quelques mois et il est pos-

sible que les prix aient haussé quelque peu. Un édifice de 70 pieds de hauteur et de 70 pieds de profondeur sur 30 pieds de hauteur, ce qui donnerait 147,000 pieds cubes coûterait probablement $10,000. Si l'on tient compte de l'isolement et de l'espace non utilisé, cela ne donnerait que 100,000 pieds cubes d'espace isolé pour l'emmagasinage au froid et le coût estimatif serait de $10,000. Deux machines à réfrigération de dix tonnes coûterait $8,000 ; cela s'entend de appareils destinés à la production du froid. On estime que les machines pour la production de la vapeur d'eau coûterait $2,000 ; soit $10,000 pour les machines.

L'hon. M. FOSTER : $2,000 pour l'isolement et $10,000 pour les machines.

L'hon. M. FISHER : Oui. Il resterait quelques articles de dépense de moindre importance.

M. R. L. BORDEN : Le coût de l'outillage atteindrait donc le chiffre même du coût de l'édifice ?

L'hon. M. FISHER : Approximativement, l'outillage et la construction de l'édifice reviendrait au même prix. J'apprécie parfaitement les observations de l'honorable député ; seulement je lui ferai remarquer ceci, c'est que si j'accorde une prime à une compagnie ou à une seule personne pour ce service, il importe peu de prendre pour base, dans le calcul de cette prime, soit 1 p. 100 plus élevé sur l'outillage, soit 1 p. 100 moins élevé sur l'ensemble du capital engagé. Le terrain est compris dans ce placement de capital ; car il faut bien que celui qui installe un matériel pour l'emmagasinage au froid achète ou acquière un terrain et qu'il se procure assez de capital pour mener à bonne fin son entreprise. L'objection formulée par les députés de la gauche c'est que la subvention que nous accordons est insuffisante. Nous ne voulons prêter notre concours financier que dans la mesure voulue pour nous assurer que celui qui établit ce service est bien sincère et qu'il a réellement l'intention de se constituer le principal associé dans l'entreprise, le pays lui-même ne coopérant à l'entreprise que d'une façon subordonnée, se contentant de prêter son concours, alors qu'on hésitait à y engager des capitaux. C'est là une affaire où il faut user de son jugement et de sa discrétion ; mais, après mûre délibération et consultation, j'ai constaté que le public fait sa juste part, à titre d'associé dans l'entreprise, en prêtant son concours financier jusqu'à concurrence de 30 p. 100.

J'apprécie parfaitement les remarques qu'on a présentées à l'égard de la concurrence, mais à mon avis la chose est inévitable. S'il fallait toujours se contenter de piétiner sur place, sans jamais rien faire pour concurrencer les autres entreprises d'initiative privée au pays, il faudrait refuser notre concours à une foule d'entreprises, et dans le cas dont il s'agit en ce moment, en prêtant notre concours financier à cette industrie en concurrence avec d'autres, nous ne commettons pas plus d'injustice que nous ne l'avons fait en subventionnant par le passé une foule d'autres entreprises commerciales. Je l'avoue franchement ,s'il nous vient de Saint-Jean une demande similaire, je pense que ce centre se prête bien à l'établissement d'un entrepôt frigorifique, et même s'il en résultait quelque inconvénient momentané pour le magasin de congélation de Sussex, j'en suis convaincu, avant longtemps les améliorations et perfectionnements apportés à l'emmagasinage au froid créeront une demande de service frigorifique qui compensera amplement tout déficit qui pourrait résulter de la concurrence du nouvel édifice.

M. G. H. McINTYRE : Le ministre voudrait-il bien apporter une réponse à la question que je lui ai posée relativement aux outillages de refrigération à la glace ?

L'hon. M. FISHER : Je ne saurais apporter de réponse bien catégorique à cette question. Dans les localités où les procédés d'emmagasinage au froid si imparfaits qu'ils soient, semblent répondre aux besoins des intéressés, et là où ces besoins ne semblent pas parfaitement autoriser l'installation d'un outillage plus complet et plus moderne, il ne serait pas sage de faire une nouvelle entreprise ; mais s'il y a lieu de croire à un développement important de ce service, je tiendrais d'abord à constater si ceux qui exploitent ce service frigorifique consentiraient à adopter leur matériel d'exploitation aux conditions nouvelles et à gagner la prime. S'ils s'y refusent, cela, je crois, nous autoriserait à passer un marché avec de nouveaux exploitants, afin de répondre aux besoins locaux.

M. ARMSTRONG : Le ministre pourrait-il nous donner le coût mensuel afférent à l'exploitation d'un matériel comme celui qu'il a décrit, un édifice de 70 x 70 x 30, coûtant près de $22,000 ? Une dépense de $2,000 pour l'isolement d'un édifice de pareilles dimensions semble d'un bon marché absurde.

L'hon. M. FISHER : J'ai fait dresser un certain nombre d'estimations et je me suis renseigné auprès de personnes qui se sont livrées à l'exploitation de ces matériels d'emmagasinage au froid. Ces données ainsi recueillis sont dans les casiers du ministère, mais j'hésiterais à les donner, séance tenante.

M. E. D. SMITH : Le ministre pourrait-il nous renseigner sur le genre d'isolement qu'on pourrait établir, moyennant $2,000, dans un édifice de pareilles dimensions ? Il doit y avoir erreur quelque part.

M. SINCLAIR : Quant à la question de réglementation, je ferai observer, relativement aux glacières à boitte construites dans les Provinces maritimes avec le concours

financier du ministère de la Marine et des Pêcheries, que cette subvention a été accordée sous certaines conditions consignées dans la subvention.

Il y est stipulé que le congélateur doit être construit sur tel modèle et doit coûter telle somme et que pour les pêcheurs canadiens, le prix de la boitte doit être inférieur de 10 cents au prix exigé des Américains. Il y est stipulé que la compagnie est obligée de tenir son matériel en exploitation pendant un certain nombre d'années, en conformité des règlements approuvés par le ministère ; et, si je ne me trompe, elle est déclarée passible de la confiscation des deniers versés, si elle n'observe pas fidèlement les conditions de la concession. Rien n'empêche d'établir pareille réglementation relativement à ces entrepôts frigorifiques.

M. R. L. BORDEN : C'est précisément la pensée qui m'avait frappé. Au bout de quatre ans, vous n'avez plus de droit de réglementation, sauf quant aux prix, et l'administration échappe à votre contrôle. En établissant certaines conditions du genre de celles suggérées par le député de Guysborough, et en stipulant le remboursement de partie des deniers...

M. SINCLAIR : La compagnie est tenue de rembourser ces deniers, si elle n'observe pas fidèlement les conditions stipulées dans la subvention et si elle manque de faire sincèrement l'exploitation du congélateur, pendant un certain nombre d'années. A mon avis, le Gouvernement ne saurait se réserver à perpétuité la réglementation de ces entreprises, et il n'est pas légitime de déclarer que le paiement de ces deniers assurera pour toujours au Gouvernement la maîtrise sur cette exploitation ; mais il suffirait de déclarer que pendant une période fixe, de tant d'années, cette exploitation se fera conformément aux règlements administratifs et que la perte de ces deniers sera la peine attachée à l'inobservation des règlements.

Je l'espère, on apportera tout le soin voulu dans le choix de ces localités, de façon à causer le moins de tort possible à ceux qui ont déjà, en toute sincérité, engagé des capitaux dans ces entreprises. Relativement aux glacières à boitte établies en Nouvelle-Ecosse, on a porté atteinte à certains intérêts dans ces localités, et on a causé de graves torts à ceux qui avaient établi des glacières de moindres dimensions et à moins chers deniers, en leur suscitant la concurrence ruineuse d'exploitants qui avaient reçu de puissants secours d'argent de l'Etat et dont les exploitations étaient situées à peu de distance des leurs. Je me suis trouvé en présence de cette difficulté, après que le ministère de la Marine et des Pêcheries eût pris cette mesure, et je l'espère, avant de faire aucune démarche dans le sens indiqué, le ministère usera de toute la prudence voulue et aura soin d'aller aux renseignements afin de s'éclairer sur la situation.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce que votre congélateur à boitte fonctionne depuis bien longtemps ?

M. SINCLAIR : Depuis trois ans, si je ne me trompe.

L'hon. M. FOSTER : Fonctionne-t-il bien?

M. SINCLAIR : Oui, très bien.

M. R. L. BORDEN : L'inconvénient c'est que, comme l'a fait observer le député de Guysboro, vous frappez d'une peine l'entreprise.

L'hon. M. FISHER : Comme l'honorable député l'a observé, il faut user de grande prudence et faire en sorte de ne concurrencer les entreprises d'initiative privée que dans la mesure voulue dans l'intérêt de la localité. Quant au remboursement de ces deniers, comme on l'a suggéré...

M. R. L. BORDEN : C'est uniquement pour les besoins de la réglementation administrative.

L'hon. M. FISHER : Cela reviendrait virtuellement à un droit de gage sur le matériel d'exploitation, or, après une discussion approfondie de la question, l'avis qu'on m'a ouvert, c'est que cela créerait de tels embarras pour le placement de capitaux dans cette entreprise que tout encouragement se trouverait, pour ainsi dire, neutralisé. Ces messieurs de la gauche se plaignent que nous n'encouragerons pas suffisamment l'entreprise et cependant, ils formulent une proposition qui neutraliserait presque complètement cet encouragement.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, les deux propositions peuvent parfaitement se concilier. Ainsi, en accordant une plus forte subvention, si vous stipulez le remboursement de partie de cette subvention, advenant que l'exploitation ne s'effectue pas en conformité des règlements administratifs établis par voie de décret de l'exécutif, vous ne créeriez guère d'entraves à cette exploitation. Dans tous les cas, comme le député de Guysboro l'a observé,—et j'accueille volontiers l'exemple cité parce que la même pensée s'était présentée à mon esprit, d'une façon plus ou moins vague—cette disposision a assez bien fonctionné, en ce qui concerne les congélateurs de boitte. Cette prescription, insérée au bénéfice du public, et dans le but d'assurer une bonne exploitation commerciale, n'a pas empêché l'établissement de congélateurs de boitte dans les Provinces maritimes ; et le ministre devrait se consulter avec le ministère de la Marine et des Pêcheries, s'il ne l'a pas déjà fait, sur la possibilité de réaliser cette disposition dans l'établissement de congélateurs de boitte. L'inconvénient, c'est qu'après quatre années, vous n'avez plus le moindre droit de réglementation sur l'exploitation de ces établissements. Supposons qu'après avoir versé au propriétaire d'un de ces établissements le dernier dollar de la subvention

accordée par l'Etat, il cesse de faire une bonne exploitation.

L'hon. M. FISHER : Je me propose d'insérer une disposition à cet égard.

M. E. D. SMITH : Le ministre pense-t-il qu'il sera en mesure d'exercer, d'une façon absolue, son droit de réglementation, à l'expiration des quatre ans ?

L'hon. M. FISHER : Nous pourrons exercer notre maîtrise, dans une mesure suffisante. Cette maîtrise, il ne nous est possible de l'exercer que par l'imposition de certaines peines, en cas d'infraction aux prescriptions de la loi, comme par exemple, dans l'application de la loi régissant les fabriques.

M. E. D. SMITH : Supposons qu'un exploitant constate que son exploitation est peu lucrative et ferme son établissement ?

L'hon. M. FISHER : Alors il échapperait à notre contrôle.

M. E. D. SMITH : Voilà précisément pourquoi j'ai proposé de relever le chiffre de la subvention.

En n'accordant qu'une légère subvention, vous ne sauriez vous assurer le droit de gage sur la propriété. Le propriétaire, ayant fourni 70 p. 100 des capitaux, se trouvera souvent dans le besoin d'emprunter, or, il se trouverait dans l'impuissance de le faire si le Gouvernement avait un droit de gage sur la propriété. Voilà pourquoi j'ai proposé l'octroi d'une prime de 50 p. 100, pour laquelle le gouvernement pourrait prendre un nantissement et se réserver un droit absolu et permanent de réglementation sur l'exploitation. Alors, si, à une époque quelconque, le propriétaire jugeait bon d'abandonner son entreprise, il serait dans l'impuissance absolue de rien réaliser à même la vente, parce que le Gouvernement prendrait l'entreprise à sa charge et mettrait la main sur tout l'outillage, tandis que, dans l'autre cas, n'ayant aucun nantissement, il ne pourrait rien obtenir.

L'hon. M. FISHER : A mon avis, la nature même du placement est telle qu'il serait bien difficile à l'exploitant d'abandonner son entreprise. Le matériel d'exploitation constitue une si large part de l'entreprise ; il aurait si peu de valeur pour toute autre exploitation, et le propriétaire serait dans la nécessité d'engager une si forte partie de ses capitaux tant pour l'outillement que pour la construction, qu'il serait tenté ou presque forcé de continuer à l'utiliser dans ce but ; voilà ce qui m'a autorisé à croire que l'édifice continuerait à être utilisé dans ce but et dans nul autre.

M. LENNOX : Le propriétaire pourrait assurer l'édifice contre l'incendie, et s'il devenait la proie des flammes, la perte toute entière retomberait sur le propriétaire, tandis que le Gouvernement perdrait absolument rien.



M. FOWLER : Le ministre accorderait-il une subvention à un établissement de ce genre à Montréal ?

L'hon. M. FISHER : Il existe déjà plusieurs entrepôts frigorifiques à Montréal.

M. FOWLER : Halifax est un port maritime de grande importance et je ne saurais dire s'il y existe quelque entrepôt pour l'emmagasinage au froid. Accorderiez-vous une subvention pour cette ville ?

L'hon. M. FISHER : Sans doute, s'il n'y existe pas d'entrepôt frigorifique en exploitation.

M. FOWLER : Je me demande si réellement il est bien sage d'accorder pareilles subventions. Dans une ville comme Saint-Jean ou celle d'Halifax il devrait y avoir assez de commerce pour assurer à l'initiative privée une rémunération suffisante pour le placement de ses capitaux ; or, si les citoyens de ces villes n'ont pas assez d'esprit de progrès pour entreprendre cette exploitation, pourquoi l'Etat irait-il les gorger de subventions? Ne consulterait-il pas l'intérêt de la masse du public si, au lieu d'accorder cette subvention à Saint-Jean ou à Halifax pour l'installation d'un matériel d'exploitation, il distribuait le même montant dans les centres ruraux où le volume des affaires ne serait peut-être pas suffisant pour rendre cette exploitation lucrative, sans le concours financier de l'Etat, vu que, dans ces centres, il est plus difficile de se procurer des capitaux, à cause du rendement probablement moins rémunérateur de l'exploitation ?

Tout port maritime doit se prêter admirablement à l'établissement d'entrepôts frigorifiques, et je me demande, dans mon for intérieur, si nous ne devons pas refuser de subventionner l'établissement de ces entrepôts dans des villes comme Saint-Jean, Halifax et Montréal.

L'hon. M. FISHER : J'ai beaucoup étudié la question et la manière de voir de l'honorable député est en grande partie la mienne. Mais la situation est celle-ci : Une prime annuelle de $2,000 pendant trois ans a été offerte à Halifax et à Saint-Jean, et personne n'a voulu en bénéficier. Mon honorable ami dit que ces localités paraissent très avantageuses pour l'installation d'entrepôts frigorifiques. Elle le sont en effet, et je ne m'explique pas qu'on n'en ait pas déjà construit dans ces deux villes. Cela dénoterait un manque d'esprit d'initiative chez la population. Quoi qu'il en soit, on n'a pas réuni les capitaux nécessaires, en dépit de l'offre d'une prime annuelle de $2,000 pendant trois ans.

M. FOWLER : De la part de la Législature provinciale ?

L'hon. M. FISHER : Non ; en vertu de l'ancienne loi, aux termes de laquelle des primes ont été payées à Charlottetown et à Québec.

M. FOWLER : Je vois que le gouvernement provincial a offert également une prime de $2,500, pendant dix ans.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député dit que c'est dans ces villes qu'on devrait pouvoir trouver les capitaux nécessaires pour y installer ces entrepôts et, cependant on n'y a pas réussi, malgré l'appât de ces encouragements. Il a raison de dire que dans l'intérêt de notre commerce, il est très important pour la population du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse d'avoir des entrepôts frigorifiques dans ces deux villes.

M. FOWLER : Absolument nécessaire.

L'hon. M. FISHER : Alors, nous ne devons pas empêcher ces deux villes de bénéficier de cette loi. D'un autre côté, je ne crois pas qu'il faille leur accorder des avantages exceptionnels. Tout bien considéré, nous avons jugé préférable de ne faire aucune distinction et d'accorder la subvention à toute localité dont le choix serait approuvé. Il faut tenir compte de toutes les circonstances.

M. FOWLER : Supposons que ce bill ait pour effet de faire surgir des entrepôts frigorifiques à différents endroits de la province—je parle en ce moment du Nouveau-Brunswick—ces établissements ne contribueront-ils pas à alimenter les entrepôts frigorifiques établis aux têtes de lignes ?

L'hon. M. FISHER : Je le crois.

M. FOWLER : Alors ne faudra-t-il pas avoir des wagons spécialement aménagés pour le transport des produits ? Si les produits conservés dans un entrepôt frigorifique sont mis à bord de wagons ordinaires, en été, ne seront-ils pas avariés avant d'arriver au port d'expédition ?

L'hon. M. FISHER : Nous avons déjà nos conventions avec les compagnies de chemin de fer et nous leur payons une subvention, à cet effet.

M. FOWLER : Et pour l'Intercolonial ?

L'hon. M. FISHER : Nous le mettons sur le même pied que les autres chemins de fer. Il donne un service de wagons réfrigérants et mes fonctionnaires disent que ces wagons sont les plus parfaits qui existent au Canada.

M. E. D. SMITH : Je m'explique que deux ou trois villes seulement aient accepté la prime offerte par l'ancienne loi. Cela vient à l'appui de ma prétention qu'il faudra offrir une subvention d'un chiffre assez élevé si on veut obtenir des résultats. Les endroits les plus favorables sont déjà pourvus. A Halifax, même avec l'offre d'une subvention, on n'a pu obtenir l'établissement de ces entrepôts. Alors, comment peut-on espérer qu'il s'en établira dans les districts ruraux, qui offrent beaucoup moins d'avantages qu'Halifax ? Je crois qu'avec la prime proposée ici nous ne pouvons nous flatter de cet espoir.

(L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 6 :

Le ministre de l'Agriculture peut ordonner l'établissement et l'entretien d'un service d'inspection et de surveillance à l'égard des conditions hygiéniques de ces entrepôts et de la manière dont ils sont entretenus et conduits.

L'hon. M. FISHER : Pour faire disparaître tout doute, je désire ajouter les mots suivants :

et peut régler et déterminer la température qui y sera maintenue, en conformité des règlements qui pourront être établis ci-après.

M. R. L. BORDEN : Si la température n'était pas maintenue conformément aux règlements, qu'arriverait-il ?

L'hon. M. FISHER : J'ai l'intention de proposer un nouvel article, l'article 8 bis autorisant l'exécutif à établir des règlements administratifs tendant à assurer le bon fonctionnement de ces établissements et autorisant l'imposition d'amendes n'excédant pas $50, pour infraction à ces règlements. Une amende de $50 est peut-être peu élevée, mais elle sera imposée pour chaque infraction ; les règlements indiqueront la température qui devra être maintenue dans les chambres contenant telle et telle qualité de marchandises. Il y a aussi un article qui statue sur l'inspection, et si à une époque quelconque, les inspecteurs constatent que la température n'est pas maintenue au degré prescrit, ils feront leur rapport et le délinquant sera poursuivi et puni.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il pris quelques dispositions quant aux assurances ? Les deniers publics sont placés dans ces établissements et ils peuvent devenir la proie des flammes.

L'hon. M. FISHER : J'ai supposé que ceux qui auront contribué 70 p. 100 du coût total, ne manqueront pas de faire assurer la propriété, et comme nous ne contribuons que 15 p. 100, la première année. . . .

L'hon. M. FOSTER : Vous contribuez 30 p. 100 en quatre ans.

L'hon. M. FISHER : C'est une question à considérer. Je ne sais pas quelle est la loi sur ce point, et j'ignore si, en cas d'incendie, le Gouvernement pourrait réclamer une partie de l'assurance. Je ne le crois pas.

L'hon. M. FOSTER : Cela pourrait faire partie de nos arrangemnts avec chaque entrepôt.

L'hon. M. FISHER : On pourrait le stipuler dans le contrat.

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

Sur l'article 8 :

Pour l'exécution effective des dispositions de la présente loi, le ministre de l'Agriculture peut nommer des inspecteurs qui auront à toute heure accès à toutes les parties de ces entrepôts.

M. R. L. BORDEN : Combien d'inspecteurs le ministre se propose-t-il de nommer?

L'hon. M. FISHER : Un seul pour commencer.

L'hon. M. FOSTER : Un par entrepôt ?

L'hon. M. FISHER : Oh ! non ; il ne sera pas nécessaire d'avoir constamment un inspecteur dans chaque entrepôt.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre laisse échapper une belle occasion.

L'hon. M. FISHER : C'est une occasion dont je ne me soucie pas de profiter.

M. HENDERSON : Si un inspecteur n'est pas constamment sur les lieux, comment saura-t-on si on y maintient régulièrement la température voulue ? Tout peut être parfait un jour et non le lendemain. La température peut être trop élevée ou trop basse.

L'hon. M. FOSTER : On se mettra en règle le jour où l'inspecteur devra venir.

M. HENDERSON : Oui, le jour où on l'aura invité à venir.

L'hon. M. FISHER : Pour nous mettre à l'abri de ces supercheries nous avons un petit détective sous la forme d'un thermographe dont l'inspecteur aura seul la clef.

M. HENDERSON : Nous avons beaucoup entendu parler de ces thermographes. Il y en avait sur les steamers munis d'appareils frigorifiques et cependant nous n'avons jamais eu la preuve qu'on y maintenait la température nécessaire. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, ce thermographe ne me paraît pas avoir fait l'office d'un bon détective. Il pouvait fonctionner très bien, en partant de Montréal et peut-être en arrivant à Liverpool, mais je me rappelle des discussions dans cette Chambre, au cours desquelles il a été clairement prouvé que le petit détective s'était endormi en cours de route.

L'hon. M. FISHER : Pas du tout ; mon honorable ami est tout à fait dans l'erreur. L'honorable député de Wentworth (M. E. D. Smith) a cité des cas où le petit détective a fait merveille.

M. ARMSTRONG : Mon honorable ami (M. Henderson) me permettra une simple rectification. C'est le département de l'Agriculture qui était endormi et qui permettait au thermographe d'enregistrer n'importe quelle température.

M. HENDERSON : J'accepte la rectification.

L'hon. M. FISHER : Maintenant que l'honorable député a fini ses plaisanteries, passons à l'article 8 dont il vient d'être donné lecture. Je propose que les lignes suivantes soient ajoutées, comme article 8a :

Le Gouverneur en conseil peut faire tous les règlements qu'il juge nécessaires pour assurer l'exécution et l'efficacité de la présente loi et peut, en vertu desdits règlements, imposer une amende n'excédant pas cinquante dollars, à toute personne qui les enfreint et lesdits règlements seront en vigueur à compter de la date de leur promulgation dans la "Gazette du Canada" ou de toute autre date qui sera mentionnée dans ladite promulgation.

M. E. D. SMITH : Cela veut-il dire que le maximum de la pénalité pour une offense sera de $50 ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

Sur l'article 9.

Est abrogé le chapitre 7 des statuts de 1897, intitulé : "Acte concernant l'emmagasinage à froid sur les paquebots voyageant du Canada au Royaume-Uni et en certaines villes du Canada".

M. R. L. BORDEN : Pourquoi abrogez-vous cette loi ?

L'hon. M. FISHER : Autrement quelques-uns pourraient peut-être réclamer deux subventions, une en vertu de chaque loi. Il vaut mieux éviter ces complications qui ne seraient possibles qu'à Halifax et à Saint-Jean.

L'hon. M. FOSTER : Cette loi que vous abrogez est dans les statuts revisés.

L'hon. M. FISHER : Non ; elle est de 1897.

L'hon. M. FOSTER : Mais elle doit être dans les nouveaux statuts revisés.

L'hon. M. FISHER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Absolument comme pour les rues ; à peine sont-elles finies qu'on recommence à les défaire.

L'hon. M. FISHER : C'est aussi la méthode des avocats.

M. DANIEL : Quelle garantie aurons-nous d'avoir des compartiments froids sur les navires océaniques ? Le ministre entend-il s'en rapporter uniquement à l'initiative privée ?

L'hon. M. FISHER : Le présent bill n'a rien à faire avec les navires.

M. DANIEL : Non, mais vous abrogez la loi concernant l'emmagasinage à froid sur les navires.

L'hon. M. FISHER : Depuis longtemps nous n'accordons plus de subventions en vertu de cette loi, et nous ne nous proposons pas de le faire.

M. DANIEL : Le Gouvernement exerce-t-il une juridiction quelconque sur les navires océaniques, pour les obliger à fournir l'emmagasinage à froid ?

L'hon. M. FISHER : La loi n'y pourvoit pas.

M. DANIEL : Elle accorde simplement une subvention à ceux qui en étaient munis. Le Gouvernement n'aura maintenant rien à faire avec la question ?

L'hon. M. FISHER : Non ; les marchés conclus en vertu de cette loi sont expirés depuis quelques années.

M. E. D. SMITH : D'après ce que je comprends, ce sont les inspecteurs envoyés par le département, qui désigneront les endroits ou ces entrepôts devront être construits. On doit cependant supposer que celui qui contribuera 70 p. 100 du coût de l'entrepôt prendra toutes les précautions nécessaires avant de risquer son argent dans l'entreprise. Il me semble que tout le monde devrait être libre de pouvoir en construire, excepté, peut-être, dans les localités où il y en a déjà.

L'hon. M. FISHER : Je crois qu'il ne serait pas prudent d'accorder une liberté entière. Il y a au Canada comme ailleurs des lanceurs d'affaires contre lesquels il vaut mieux prendre des précautions.

(Il est fait rapport du bill.)

L'hon. M. FISHER : Je propose la 3e lecture du bill.

L'hon. M. FOSTER : N'est-ce pas aller un peu vite ?

L'hon. M. FISHER : Si l'honorable député s'y oppose, je dois naturellement retirer ma proposition.

L'hon. M. FOSTER : Eh bien, procédons.

M. HENDERSON : Je ne veux pas retarder la 3e lecture du bill, mais je désire savoir si j'ai bien compris le ministre quand il a expliqué que depuis plusieurs années nous n'avons plus de service d'emmagasinage à froid sur les navires océaniques pour le transport des produits d'une nature périssable. Le pays s'imagine certainement que ce service existe toujours et j'ai été très surpris d'apprendre qu'il n'en est rien. Ai-je bien saisi les explications du ministre ?

L'hon. M. FISHER : Non ; j'ai dit que nous ne payons pas de subventions et qu'aucune convention n'a été faite en vertu de cette loi depuis plusieurs années. Celles qui existaient ont pris fin, après avoir atteint le but pour lequel elles avaient été faites. Nous avons toujours eu en abondance un service d'emmagasinage à froid sur les navires océaniques, depuis le jour où cette loi a été mise en vigueur.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu en 3e délibération et adopté.)

## DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX CHEMINS DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE ET DE L'INTERCOLONIAL.

La Chambre passe à la discussion, en comité général, du projet de loi (n° 50) déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier la loi ratifiant une convention passée entre feu Sa Majesté la reine et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, ayant pour objet de prolonger le réseau du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la ville de Montréal.

L'hon. M. AYLESWORTH : Cette convention qui est annexée à la loi de 1899, comprend une cinquantaine de clauses convenues entre le gérant général de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada et le ministre des Chemins de fer et des Canaux (conformément à un décret du conseil en date du 24 mars 1897) le 1er février 1898. Par cette loi de 1899, cette convention a été validée, ainsi qu'il est dit dans l'annexe, les termes du statut étant que le contrat reproduit à l'annexe est déclaré avoir été valable et obligatoire à tous égards, sous certaines conditions qui, depuis, ont été remplies. Dans l'impression de l'annexe, pour des raisons que je ne saurais expliquer, il s'est glissé des erreurs. J'ai moi-même examiné ce matin l'original de la convention qui est dans les archives du secrétariat d'Etat. C'est un document écrit à la machine, et les erreurs mentionnées dans le présent bill sont rendues évidentes par l'examen de l'original. La première n'est qu'une simple omission dans la transcription. L'annexe imprimée dit :

Les sections communes ci-dessus sont toutes indiquées sur le plan ci-annexé.

L'original dit en toutes lettres :

Les sections communes ci-dessus sont toutes telles qu'indiquées sur le plan ci-annexé.

Les mots "telles que" ont été omis. Je ne puis pas du tout m'expliquer comment a pu se commettre la deuxième erreur. Elle se trouve à la 3e clause qui, dans la version imprimée, se lit :

Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des frais d'entretien du chemin entre et y compris les gares de Sainte-Rosalie et Bonaventure, le pont de la Chaudière, y compris les ponts, voies, etc.

L'original dit clairement, non pas ce qui est imprimé, mais :

Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des frais d'entretien de la section commune de Montréal et de la section commune de la Chaudière.

J'en suis réduit à supposer que l'imprimeur par inadvertance à eu sous les yeux un autre projet de convention. L'original est tout à fait différent et conforme au texte que ce bill propose de substituer à celui de l'annexe telle qu'imprimée ; c'est-à-dire que la couronne sera tenue de payer à la compagnie une part des frais d'entretien de la section commune de Montréal et de la section commune de la Chaudière. Je crois que c'est cette contradiction entre les deux textes qui a attiré l'attention sur ces erreurs, au cours de l'arbitrage pendant sur cette question.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre sait-il lequel des deux textes serait plus coûteux pour le Gouvernement ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'en ai pas la moindre idée. Je n'ai pas le moindre doute que c'est l'original qui fait foi. Je crois aussi que le seul doute dans l'esprit des arbitres était de savoir s'ils étaient libres de se baser sur le document original qui porte la signature des parties contractantes, ou s'ils devaient s'en tenir aux termes de l'annexe que la loi déclare valable et obligatoire. Ce bill a l'assentiment du Grand-Tronc-Pacifique puisque c'est cette compagnie qui en a suggéré la nécessité, mais je l'ai aussi soumis à l'avocat qui agissait pour la couronne dans cet arbitrage et j'ai ici la lettre dans laquelle il dit que les amendements sont évidemment conformes à l'original et qu'il n'y a pas de raison pour ne pas faire les corrections.

Les deux autres changements sont simplement dans les mots. La 47e clause pourvoit au remplacement d'un des arbitres pour cause de décès ou autre, et dit :

Si un arbitre meurt ou refuse d'agir ou si pour toute autre cause la charge d'un arbitre devient vacante, son successeur sera choisi de la même manière que celle prévue, etc.

Les mots "toute autre" ne sont pas dans l'original. Enfin, le mot circonstances, qui est au pluriel dans l'original, est au singulier dans le texte imprimé ; mais cela n'a aucune conséquence, ni d'un côté ni de l'autre. Tels sont les changements.

M. R. L. BORDEN : Adopté.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

## ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LE NORD-OUEST.

Le projet de loi (n° 76), déposé par l'honorable M. Aylesworth, tendant à modifier la loi sur les territoires du Nord-Ouest, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre voudrait-il nous donner quelques explications ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Le but de ce projet de loi est de conférer au commissaire des territoires du Nord-Ouest certains pouvoirs exécutifs que possédait le lieutenant-gouverneur des Territoires mais qui n'ont pas été transmis au commissaire, parce que la loi en vertu de laquelle il exerce ses pouvoirs limite ces pouvoirs à ceux que le lieutenant-gouverneur exerçait en vertu des lois fédérales. Il y a certaines attributions, comme celles de nommer des commissaires pour recevoir les affidavit, pour accorder des permis de mariage, pour nommer des juges de paix, des régistrateurs de la statistique de l'état-civil, des coroners, etc., que le lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest exerçait en vertu des ordonnances des Territoires. Ces pouvoirs n'ont pas été transmis au commissaire des territoires du Nord-Ouest et ils ne peuvent lui être conférés que par un décret ministériel fédéral. Par conséquent, le deuxième article du présent bill propose de modifier l'article de la loi actuelle, en ajoutant les mots "ou autrement" après les mots "par le dit acte", à la 4e ligne, de sorte que les pouvoirs exécutifs conférés au commissaire comprendront, non seulement ceux que le lieutenant-gouverneur détenait de la loi fédérale, mais aussi ceux qui lui avaient été conférés autrement. Les deux autres articles s'expliquent d'eux-mêmes.

M. R. L. BORDEN : Comment lui avaient-ils été conférés autrement ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Par des ordonnances des territoires du Nord-Ouest.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu en 3e délibération et adopté.)

## ADOPTION DU BILL RELATIF AU TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Le projet de loi (n° 86), déposé par l'honorable M. Aylesworth, relatif au chemin de fer Transcontinental National est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

M. R. L. BORDEN : Quelles sont les dispositions des articles 2, 3 et 4 mentionnés à l'article 1er ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Par ces articles les ouvriers aux gages des entrepreneurs, sur des travaux de l'Etat peuvent assurer le paiement de l'arriéré de leur salaire en faisant parvenir leurs réclamations au ministre et celles-ci sont déduites des sommes dues à l'entepreneur. Le but du bill est d'étendre ces dispositions aux ouvriers aux gages d'entrepreneurs, sur la ligne du Transcontinental National.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

## DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. R. L. BORDEN : Je désire rappeler à l'honorable ministre des Finances que je me suis déjà plaint du retard apporté à la production devant le comité des comptes publics, de certains documents dont le dépôt a été ordonné il y a trois semaines. Ceux qui concernaient le bureau de l'auditeur général ont été déposés dans les 48 heures mais ceux qui devaient être fournis par les départements ne le sont pas encore.

L'hon. M. FIELDING : Par le ministère des Chemins de fer ?

M. R. L. BORDEN : Celui-là en est un, mais la plainte en concerne d'autres également.

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Il y a quelques jours l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'est plaint de ce que certains documents que le ministère des Travaux publics avait reçu ordre de déposer, ne l'avaient pas été. J'ai pris des renseignements et j'ai constaté que le ministère des Travaux publics n'avait pas reçu de tels ordres.

L'hon. M. FIELDING : C'est probablement du ministère des Chemins de fer qu'il était question.

M. R. L. BORDEN : J'ignore s'il est seul en cause, mais de dix-huit à vingt motions demandant le dépôt de documents ont été adoptées, et nous n'avons eu que ceux du bureau de l'auditeur général.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures et demie du soir.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 4 février 1907.

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

### PETITIONS POUR BILLS D'INTERET PRIVE.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew) propose :

Que le 5e rapport du comité permanent de surveillance des ordres permanents, soit adopté et que, conformément à la proposition qui y est faite, les pétitions relatives à des projets de loi d'intérêt privé, présentées les mardi 22 et mercredi 23 écoulé, soient lues et reçues.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Je n'ai pas l'intention de m'opposer à cette motion, vu la proposition faite par le comité qui semble avoir étudié attentivement la pratique suivie. Il me semble, toutefois, que M. l'Orateur et les fonctionnaires de la Chambre devraient s'enquérir des règlements et de la coutume suivie, de façon qu'à l'avenir on ne voie plus la répétition de ce qui s'est passé à propos de sa requête. S'il le faut, nous devrons modifier les règlements en conséquence.

(La motion est adoptée.)

### DEPOT D'UN RAPPORT.

L'hon. M. FIELDING dépose le volume 1er du rapport de l'auditeur général.

### DECES DE LADY VICTORIA GRENFELL.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, pour des raisons que la Chambre appréciera avant même que je les aie énumérées, je me lève pour proposer que la Chambre ne procède pas à l'expédition des affaires, mais qu'elle s'ajourne.

Les honorables députés savent que lady Grenfell, l'aînée des filles de Leurs Excellences le Gouverneur général et la comtesse Grey, est morte. Une jeune femme qui n'avait pas atteint encore l'âge de trente ans, une épouse heureuse, une mère de trois enfants, a succombé hier soir à une maladie perfide contre laquelle elle a combattu avec beaucoup de courage, mais en vain, hélas !

Monsieur l'Orateur, les rapports qui ont toujours existé entre le Gouverneur général et nos populations, ont toujours été si intimes, je pourrais dire si affectueux, que notre population n'a jamais été indifférente aux incidents qui ont marqué la vie de ceux qui ont exercé ces fonctions importantes. En vérité, ces relations affectueuses ont continué même après que nos gouverneurs généraux n'exerçaient plus ici leurs fonctions. Le peuple canadien a toujours voulu partager les joies et les deuils, surtout les deuils, qui advenaient à la famille du Gouverneur général. Je crois ne pas me tromper en disant que cela est surtout vrai de celui qui remplit actuellement cette fonction ; cette vérité peut lui être appliquée plus qu'à aucun autre de ses prédécesseurs.

Tout le monde admettra que bien que Leurs Excellences n'habitent ce pays que depuis deux ans à peine, elles se sont mêlées plus que leurs prédécesseurs à la vie du peuple canadien. L'événement douloureux qui endeuille Rideau-Hall est doublement pénible, si l'on considère qu'il se produit au milieu des réjouissances organisées par Leurs Excellences pour encourager l'art dans ce pays. Il est pénible de songer qu'au moment même où se préparaient ces fêtes, l'ange de la Mort frappait à la porte et, n'eût été le sentiment profond de leur devoir, Leurs Excellences auraient remis à plus tard certaines fêtes qu'elles avaient organisées. Dans ces circonstances, les sympathies de la Chambre et celles du pays tout entier iront naturellement à lord et à lady Grey, dans leur affliction. Dans chaque famille, le père et la mère trouveront naturellement sur leurs lèvres cette prière : Que Celui qui seul peut réconforter, accorde à Leurs Excellences le courage et la consolation dans cette heure d'épreuve.

J'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Borden, que la Chambre ajourne ses délibérations.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Le très honorable premier ministre s'est fait l'écho des sentiments qui agitent les cœurs de tous nos collègues, de même que ceux des habitants de ce pays. Il l'a fait avec beaucoup de délicatesse et d'éloquence. Dans une circonstance semblable, nous sommes unis par une douleur commune et par une sympathie bien humaine. Nous avons raison de dire, après le premier ministre, que ces trois dernières semaines ont été une période de bien grande douleur, de bien grande affliction pour Leurs Excellences. Cependant, nous avons remarqué que durant tout ce temps elles ont montré un courage

à toute épreuve, un dévouement dans l'accomplissement des devoirs qui leur incombent par la nature même de leurs fonctions. Ce dévouement et ce courage leur ont conquis le respect et l'admiration de tous. Leurs Excellence peuvent, dans leur affliction, compter sur les sympathies sincères du peuple canadien.

(La motion est adoptée.)

(La séance est levée à trois heures et quinze minutes de l'après-midi.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 5 février 1907.

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

### 1re LECTURE

De sept projets de loi :

Le 1er (n° 89), déposé par M. Galliher, concernant la compagnie de chemin de fer de Crawford-Bay à St. Mary.

Le 2e (n° 90), déposé par M. Gauvreau, concernant la compagnie du chemin de fer de l'Alantique à l'Ouest de Québec.

Le 3e (n° 91), déposé par M. Bureau, concernant la compagnie de chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice.

Le 4e (n° 92), déposé par M. George Smith, concernant la compagnie de chemin de fer de Grand-Valley.

Le 5e (n° 93), déposé par M. Calvert, tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des manufacturiers de l'Est du Canada.

Le 6e (n° 94), déposé par M. Clarke, tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer central de Nipissing.

Le 7e (n° 95), déposé par M. Macpherson, tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer central du Yukon.

### EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): Avant que vous quittiez le fauteuil, je désire signaler à la Chambre un incident qui doit être exposé sous son vrai jour, pour rendre justice au premier ministre et à votre serviteur, bien qu'il me concerne particulièrement. Des libéraux trop zélés et une presse servile ont fait courir un bruit mensonger par toute la province de Québec. Je citerai la version du journal le "Soleil." L'article, intitulé "Une réprimande bien méritée" a paru dans son numéro du 28 janvier dernier :

M. Armand Lavergne a fait l'expérience d'une très désagréable réception, quand il a conduit chez le premier ministre une délégation des libéraux les plus importants de son comté. L'entrevue avait pour but de discuter la reconstruction du quai de Saint-Etienne et certains autres travaux publics, et l'on rapporte qu'en réponse à leurs instances, l'honorable M. Laurier aurait dit aux délégués qu'il serait heureux d'examiner leur requête, mais que pour le moment, il ne pouvait prêter attention à aucune demande venant de M. Lavergne, qui n'est pas un député ministériel.

M. Lavergne aurait répondu à cette objection qu'il avait toujours compris que le libéralisme canadien-français reposait sur le principe de la liberté. Au cours d'une entrevue subséquente, on rapporte que M. Lavergne aurait déclaré être prêt à résigner son mandat pour se présenter de nouveau devant l'électorat de Montmagny.

Comme beaucoup d'autres nouvelles publiées par le "Soleil", celle-ci ne renferme pas un mot de vérité. Le correspondant d'une feuille libérale de l'Ontario a donné une version qui, sans être absolument exacte, est plus véridique que celle du "Soleil" de Québec. Elle a paru sous cette rubrique : "Le premier ministre et M. Lavergne."

Une nouvelle tout à fait erronée parait aujourd'hui dans la presse conservatrice relativement à un incident qui aurait eu lieu vendredi dernier, lorsqu'une députation de Montmagny, accompagnée par M. Armand Lavergne, député, s'est rendue auprès de sir Wilfrid Laurier pour lui demander de faire construire un quai au Cap-Saint-Ignace. Sir Wilfrid Laurier avait déjà eu des pourparlers avec M. le sénateur Choquette au sujet de l'exécution de ces travaux et, le 11 janvier, il l'avait informé qu'il approuvait le projet mais qu'il ne pouvait pas lui promettre qu'un crédit serait ouvert cette année. Cette déclaration, il l'a répétée, vendredi dernier, à la députation de Montmagny. M. Lavergne prononça alors un discours dans lequel il déclara qu'on lui avait dit qu'il ne serait pas consulté relativement à la dépense des deniers publics dans le comté, et il suggéra le nom d'un électeur avec lequel on pourrait s'entendre sur ces questions. Là-dessus, sir Wilfrid a dit qu'il est d'usage que le ministère discute ces questions avec les députés qui l'appuient. M. Lavergne n'était pas un partisan du ministère et, par conséquent, il ne devait pas s'attendre qu'on lui demanderait son avis. M. Lavergne n'a pas combattu cette manière de voir.

Cette information, parue dans le "Globe", de Toronto, numéro du mardi, 29 janvier, est en somme plus exacte et plus conforme à la vérité que la note du "Soleil".

Vu que cet incident a créé une certaine émotion parmi la presse et qu'on l'a nommé mon excommunication, je saisis l'occasion de déclarer que, en admettant ce qu'il y a de vrai dans cette nouvelle et même que je ne suis plus député ministériel, selon la décision du leader de cette Chambre, je réclame le droit de dire que je suis encore un libéral. Un homme qui était il y a quelques années chef du parti libéral au Canada et

dont le nom n'est pas effacé de sa mémoire, je l'espère, l'honorable M. Edward Blake, disait un jour qu'un homme public avait le droit d'avoir ses opinions et de les exprimer chaque fois qu'il le jugeait à propos. Eh bien, je suis encore un libéral et la Chambre apprendra peut-être avec intérêt que je n'ai pas été élu comme partisan du cabinet et que je ne fus point candidat ministériel. J'ai été choisi et élu à titre de libéral et pas autrement.

A ce sujet, me sera-t-il permis de soumettre à la Chambre un document qui établit clairement l'attitude que j'ai prise lorsqu'on m'a offert la candidature dans le comté de Montmagny. Cette attitude est celle que j'ai toujours gardée au Parlement, celle d'un homme indépendant et d'un bon Canadien.

Bien que libéral, j'avais revendiqué ma liberté d'opinion dans la presse sur la question de la guerre des Boers. J'ai appuyé de mon mieux le représentant de Labelle sur cette question. Lorsque les électeurs du comté de Montmagny me choisirent, je puis dire en toute justice que ma candidature ne fut pas très populaire parmi un certain groupe qui appuie le ministère. C'est probablement à l'instigation de ce groupe que, le lendemain de la réunion de la convention, je reçus du gouvernement d'Ottawa un document qui me fut présenté de sa part par M. Ernest Roy, député du comté à l'assemblée législative, en présence de mon honorable ami, le représentant de Labelle (M. Bourassa). Ce document était rédigé en français ; il n'y manquait rien et je n'avais plus qu'à le signer. En voici la teneur :

Je, soussigné, Armand Lavergne candidat libéral dans le comté de Montmagny, déclare formellement que j'approuve les actes du cabinet actuel et que je suis candidat ministériel purement et simplement.

Daté à le février 1904.

Ce document me fut présenté de la part des ministres de la couronne et on me déclara que si je refusais d'y apposer ma signature, je n'aurais pas l'appui du ministère. Je répondis que mon attitude était simple à comprendre, que tout ce qu'ils avaient à faire, c'était de choisir un autre candidat et que je ne signerais jamais un document qui porterait atteinte à mon indépendance. J'entendais être le représentant du peuple et non un partisan servile qui n'oserait pas élever la voix.

J'ignore ce qui eut lieu ensuite, si ce n'est que j'eus l'appui du ministère et que je fus élu, bien que j'eusse refusé de dire que j'étais candidat ministériel purement et simplement. A la dernière élection générale je fus réélu, mais, cette fois, pour une raison que j'ignore, on m'abandonna à mes seules forces, pour bien dire.

Par conséquent, il est on ne peut plus clair que je n'ai pas été élu à titre de candidat ministériel, mais en tant que candidat libéral. J'ai promis à mes électeurs de suivre la doctrine libérale et je crois avoir tenu ma promesse et m'être toujours conduit en libéral dans cette Chambre et au dehors. Je n'ai peut-être pas toujours agi en partisan du cabinet ; mais, à mes yeux, il y a une différence entre un libéral et un ministériel.

Comment ai-je tenu l'engagement que j'avais pris envers mes électeurs ? Je me suis prononcé contre le ministère dans quatre circonstances. La première fois, c'était au sujet des écoles du Nord-Ouest. M'est-il permis, monsieur l'Orateur, de vous rappeler un incident de ma carrière : la première réunion politique à laquelle j'ai assisté. C'était en 1896. Le très honorable premier ministre vint dans la ville de Québec et, le mardi, 7 mars 1896, il prononça un discours à la salle Jacques-Cartier. Parlant de la question des écoles du Manitoba, il déclara que, s'il y avait un principe inscrit en lettres d'or dans le programme libéral, c'était le respect des minorités. Il s'engagea à faire adopter lui-même un bill réparateur qui rendrait pleine et entière justice à la minorité du Manitoba, après avoir épuisé tous les moyens de conciliation. Je l'entendis prononcer ces paroles et je résolus alors d'appuyer la politique qu'il exposait, si je faisais un jour partie de cette Chambre. Je devins député et, de ce moment-là, je n'ai jamais cessé d'approuver la doctrine qu'avait énoncée le très honorable premier ministre dans cette circonstance. Lorsque la question des écoles du Nord-Ouest se présenta, je l'ai entendu dire qu'il se plaçait sur le rocher de la Constitution. Je me suis tenu avec lui sur ce rocher. Mais une crise se produisit, et, lorsqu'elle fut apaisée, je me suis aperçu que j'était seul sur le rocher de la Constitution avec le représentant de Labelle (M. Bourassa).

Quelques VOIX : Allons donc !

M. ARMAND LAVERGNE : Libre aux honorables députés de ricaner. Pourtant, il doit y en avoir parmi eux qui se rappellent que, lorsque la Chambre fut saisie du projet relatif au Grand-Tronc-Pacifique, nous avons entendu le premier ministre dire que son sort était lié à ce projet, qu'il vaincrait ou périrait en le défendant. Or, la construction du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas une question de principe aussi importante que l'établissement d'écoles catholiques au Nord-Ouest, qui est un droit fondamental reconnu par notre constitution, un élément essentiel de la confédération. Pour la revendication de ce droit, nous étions prêts à vaincre ou à périr, mais on nous a abandonnés, le député de Labelle et moi. Si nous nous sommes prononcés contre le cabinet, ce n'est pas parce que nous n'étions plus des libéraux, parce que nous renoncions à nos principes, mais parce qu'il avait foulé les siens aux pieds.

Sommes-nous plus coupables que le ministre de la couronne qui a provoqué une

crise ou que son collègue qui a intensifié cette crise et qui a menacé de se séparer de son chef, si celui-ci osait tenir l'engagement qu'il avait pris ? On nous disait que les députés de l'Ouest tourneraient le dos à l'honorable premier ministre, s'il persistait à vouloir reconnaître les droits indéniables des catholiques du Nord-Ouest.

Que l'on considère que, peu de temps après, les députés de l'Ouest votaient en bloc contre le maintien de l'exemption d'impôts accordé à la compagnie du Pacifique-Canadien. Faisaient-ils cause commune avec le cabinet ? Non, celui-ci déclarait qu'il était lié par un pacte solennel conclu avec le Pacifique-Canadien. Or, si la promesse faite à cette compagnie de chemin de fer était sacrée, l'engagement pris envers la minorité du Nord-Ouest était encore plus sacré et plus inviolable. Si nos raisons étaient si mauvaises, si nos propositions en faveur de la minorité étaient si inacceptables, comment se fait-il qu'un député ministériel (M. Lamont) ait proposé de faire subir au bill conférant l'autonomie aux nouvelles provinces une modification qui justifiait en grande partie l'attitude que nous avions prise, le représentant de Labelle et moi ?

Puis, je me suis prononcé contre le ministère dans une autre circonstance, et je prétends que c'était encore à titre de libéral. Il s'agissait de la compagnie North Atlantic Trading et de la politique ministérielle en matière d'immigration. Je n'ai fait qu'exprimer ce qu'avait dit dans cette enceinte, quelques années auparavant, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), lorsqu'il n'était que simple représentant de l'Alberta. Il avait déclaré que, dans l'intérêt public, il fallait mettre fin à l'immigration subventionnée et faire choix des immigrants amenés au Canada. Je ne combattais aucun principe libéral, en m'opposant à une immigration qui, si on la tolère, fera de nous une race bâtarde ; à une immigration subventionnée à tant par tête d'après le nombre des individus sans tenir compte du choix; à une immigration qui n'a pas d'autre raison d'être que le paiement de grosses sommes d'argent à une compagnie qui raccole des juifs dans les ghettos de la Russie et des doukhobortses qui parcourent les plaines du Nord-Ouest et soulèvent les pierres dans l'espérance de trouver le Messie, des gens qui, au dire du correspondant du "Globe", de Toronto, sont recrutés sur les quais de Liverpool ou dans les pires carrefours de Londres, et sont inférieurs aux Sikhs.

Je crois donc qu'en exprimant l'opinion de celui qui remplit les fonctions de ministre de l'Intérieur, je n'ai pas encouru la peine de l'excommunication, si je puis me servir de cette expression. Mais cette excommunication n'a pas eu d'autre effet que de me mettre à part, de me séparer du troupeau, épithète que le représentant d'Yamaska (M. Gladu) a appliquée au parti ministériel. Le principe que j'ai défendu dans cette circonstance avait été proclamé en 1893 par le congrès libéral. Celui-ci déclarait qu'il fallait mettre fin à cette immigration, réserver les terres pour les colons, au lieu de les donner aux spéculateurs. Je m'opposai à ce qu'on dépensât l'argent du peuple sans qu'il sût où et comment il était employé et à qui il était remis. Je combattis une politique d'immigration qui excluait à dessein l'élément de langue française. Je crois avoir eu raison dans cette circonstance et je suis encore prêt à me justifier d'avoir voté contre une compagnie qui paraît n'avoir pour toute constitution qu'un secret du moyen-âge, ni d'autre excuse pour refuser de divulguer les noms de ses membres que le prétexte ridicule et risible que, s'ils étaient dévoilés, quelques-unes de ces personnes seraient obligées de se suicider.

Vint ensuite mon troisième vote contre mon parti, celui qui avait trait au bill concernant le repos dominical. Il me semble qu'à titre de libéral, j'avais le droit et que c'était même mon devoir de m'opposer avec toute l'énergie dont j'étais capable à l'adoption du projet de loi le plus digne du toryïsme qui eût jamais été soumis à cette Chambre, une proposition contraire à tous les principaux libéraux et à toutes les prérogatives des citoyens. De plus, les événements subséquents m'ont donné raison. Tous les députés se rappellent que, bien que le ministère et ses partisans eussent repoussé le contre-amendement que j'avais fait à l'amendement de notre ex-collègue M. Piché, le principe en fut approuvé par le Sénat et accepté ensuite par le Gouvernement devant la Chambre. Si j'avais tort en faisant cette proposition, j'avais encore tort deux semaines plus tard lorsque le ministre l'accueillit après que le Sénat l'eut approuvée. Mais, si j'avais raison en premier lieu, j'avais également raison lorsque ma proposition fut acceptée. Le parti libéral reconnut le principe que j'avais défendu, et je ne comprends pas qu'on puisse me reprocher de m'être conduit comme un mauvais libéral.

Plus tard, je donnai mon quatrième et dernier vote contre mon parti au sujet de la version française des Statuts refondus. Naturellement, je n'ai pas le privilège de faire allusion à un débat antérieur dans la présente session. Cependant, qu'on me permette de dire, d'une manière générale, que mon attitude dans cette circonstance a été en tous points semblable à celle que le représentant de King (I.P.-E.) a prise l'autre jour dans cette Chambre. L'honorable député a déclaré qu'il ne s'appuyait pas sur la lettre mais sur l'esprit de la Constitution. Or, le député de Labelle et moi, nous avons invoqué non seulement l'esprit, mais la lettre même de la Constitution, lorsque nous avons demandé que les lois du Canada fussent publiées en même temps en français et en anglais. Lorsque la motion du représentant de King (I.P.-E.) fut mise aux voix, six députés libéraux se sont prononcés contre le ministère. Leur lancera-t-

on l'anathème ? L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a pris la parole en faveur de cette proposition. Il était absent, il est vrai, lorsque les votes ont été recueillis, mais ses paroles le rendent certainement digne d'excommunication, si le parti libéral doit s'engager dans cette voie.

J'ai déclaré que je m'étais conduit en libéral en dehors de cette enceinte. J'ai appuyé mon honorable ami, M. Robitaille, dans le comté de Québec. Je n'ai rien à me reprocher à ce sujet. S'il est un principe qui est de l'essence du libéralisme c'est que le peuple a le droit de faire choix de ses candidats et de ses représentants. C'est un principe pour lequel nous avons combattu, le député de Labelle et moi, et je crois qu'en le défendant, nous avons agi en bons libéraux. De plus, j'ai moi-même demandé au premier ministre, au nom de M. Robitaille, s'il y aurait une convention dans le comté de Québec, déclarant que M. Robitaille était prêt à appuyer le candidat que la convention choisirait.

Certes, dans cette circonstance encore, je ne me suis pas conduit comme un libéral indiscipliné. Vint ensuite l'élection de la division Sainte-Marie, Montréal. Si deux partisans sincères du ministère ont pris part à cette élection, ça été le représentant de Labelle et moi. Nous avons donné notre concours au candidat ministériel. Il est de notoriété publique à Montréal que le député de Chambly-et-Verchères (M. Geoffrion) a assisté à la convention qui a fait choix de M. Martin et qu'il a supplié les délégués d'accepter M. Ainey, le candidat que le ministère avait désigné. A titre de libéral et d'homme libre, j'avais le droit d'appuyer la candidature de M. Ainey, non seulement parce que les ouvriers canadiens doivent avoir des représentants dans cette Chambre, mais parce que M. Ainey était le candidat du ministère qui ne l'a combattu que le jour même du scrutin. Je répète donc que ma conduite n'a pas été celle d'un mauvais libéral.

Cependant, mon libéralisme doit avoir été en défaut quelque part, car la presse libérale de la province de Québec a annoncé que le député de Labelle (M. Bourassa), le représentant du comté de Québec (M. Robitaille) et moi, nous étions exclus des conseils du parti.

J'ignore si le coup a été rude, toujours est-il qu'il n'a pas été fatal. Cependant, je sais que, quand l'élection eut lieu dans Nicolet, bien que j'eusse été chassé des rangs du parti libéral comme une brebis galeuse, et que j'eusse été exclu de ses réunions, l'un des chefs de ce parti, un ministre de la couronne, est venu me trouver pour me demander mon appui en faveur du représentant actuel de ce comté (M. Devlin). Si, le député de Labelle et moi nous sommes des libéraux indignes, aux yeux des partisans serviles, ceux-ci n'auraient pas dû, il me semble, nous prier de donner notre concours à leur bon candidat. Je n'étais pas indigne alors, ou, si je l'étais, le parti était en danger dans ce comté. Du reste, M. Devlin fut élu, et, n'ayant plus besoin de moi, je suppose, on m'excommunia. Mon châtiment consiste à ne plus pouvoir faire nommer d'employés de la poste dans le comté de Montmagny ni de gardes à la station de quarantaine de la Grosse-Ile. Je distribuais loyalement et dans l'intérêt de mon parti les faveurs ministérielles dans mon comté. Après avoir voté contre le ministère la première fois, je me rendis auprès du chef du cabinet. C'était pendant les vacances parlementaires. Je partis de Québec et vins à Ottawa lui remettre ce privilège. Il refusa de le reprendre, de sorte que je crus avoir le droit de continuer à l'exercer. Quelle est la cause de ce changement d'attitude ? Je l'ignore, mais je sais que, ainsi que je l'ai déjà dit, j'ai dispensé les faveurs ministérielles dans le comté de Montmagny dans l'intérêt du parti libéral que j'avais l'honneur de représenter, sans songer à mon propre intérêt. La meilleure preuve de ce que j'avance, c'est que la situation était telle dans le comté qu'il m'a fallu soutenir une lutte acharnée pour assurer une honnête répartition des deniers publics. La population avait été gâtée, je ne saurais dire par qui. Je pourrais appeler en témoignage certains ministres afin d'établir qu'avant de mettre les choses sur un bon pied dans le comté de Montmagny, il nous a fallu faire un travail ardu. Rien ne le prouve mieux que la diminution de la majorité des suffrages obtenus à la dernière élection, diminution causée par le mécontentement de quelques amis politiques.

Cependant, ma surprise fut grande en apprenant il y a trois semaines que je ne jouissais plus d'un privilège auquel j'avais offert de renoncer il y a trois ans. Une lettre du premier ministre fut reçue dans le comté de Montmagny. Elle annonçait que je n'étais plus le dispensateur des faveurs ministérielles et que ce rôle était dévolu à M. le sénateur Choquette. Je n'ai pas à m'immiscer dans les affaires du cabinet, mais on me permettra peut-être de faire observer que M. le sénateur Choquette a été un piètre observateur de la discipline politique. Il a poignardé son chef, M. Parent, il a frappé celui-ci dans le dos lorsqu'il était premier ministre. Il a fait citer devant les tribunaux le leader de cette Chambre. Il a juré, dans une déclaration qui fait partie du dossier n° 1988 de la cour supérieure du district de Québec et qui porte la date du 5 décembre 1905, que le très honorable prepremier ministre. Il a fait citer devant les présidence de la commission du Transcontinental, s'il consentait à régler la poursuite qu'il avait intentée à M. le sénateur Choquette. Ce dernier l'a juré devant le tribunal et le leader de cette Chambre a été obligé de le contredire. Il me semble qu'entre deux aussi mauvais observateurs de la discipline que M. le sénateur Choquette et moi, le très honorable premier ministre au-

rait pu choisir celui qui ne l'avait pas traîné devant les tribunaux.

D'ailleurs, s'il existe des raisons pour me priver des minces faveurs que je pouvais conférer à mes électeurs au nom du ministère, je n'ai pas changé de conduite depuis trois ans et les mêmes raisons existaient alors. Puisqu'il en est ainsi, comment se fait-il que celui qui remplissait les fonctions de ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) soit venu me trouver et m'ait demandé de m'occuper de la dépense des deniers publics, non seulement dans Montmagny, mais dans Québec-est et dans la circonscription provinciale de Saint-Sauveur, parce que le premier ministre n'avait pas le temps de le faire. Il vint me trouver et me dit : " Il nous faut un honnête homme ; voulez-vous vous en charger ? "

Si, dans ce temps-là, j'étais assez bon libéral pour remplacer le très honorable premier ministre comme dispensateur des faveurs ministérielles dans son comté, parce qu'il n'avait pas le temps de s'acquitter de cette tâche, ma conduite n'a pas changé, je suis toujours le même libéral et je n'ai pas démérité. D'ailleurs, en tout ceci, je n'ai de comptes à rendre qu'à mes électeurs.

Quoi que puisse dire la presse servile et trop zélée de la province de Québec, je déclare que, loin d'avoir rendu hommage au premier ministre comme elle le désirait, elle lui a jeté un pavé à la tête, à l'instar de l'ours de la fable voulant débarrasser son maître d'une mouche. Je suis prêt à me présenter n'importe quand devant mes électeurs et à discuter cette question avec eux. Ce n'est pas tout.

Non seulement je suis prêt à me présenter devant mes électeurs du comté de Montmagny, mais je consens à faire face à n'importe quel adversaire que le ministère jugera à propos de me susciter. Je crois que mes électeurs me donneront leur appui mais, en supposant que le ministère m'infligerait une défaite, je sortirais de la vie publique sans aucun regret. J'y suis entré la conscience pure et les mains nettes et j'en sortirai la conscience et les mains sans tache. A un âge où plusieurs s'occupent de leur avenir ou s'adonnent aux plaisirs, je me suis consacré aux affaires publiques. J'ai sacrifié à mon pays la fleur de ma jeunesse et le meilleur temps de ma vie, et je ne le regrette pas. L'intrigue politique peut couvrir ma voix dans cette enceinte, elle ne saurait étouffer la voix du peuple. Celle-ci approuve les députés indépendants plutôt que les partisans serviles et les esclaves des partis politiques. Les hommes disparaissent mais les principes demeurent. Je quitterai la scène ; les ministres qui furent des libéraux aussi indignes que moi, qui ont provoqué des crises politiques, disparaîtront aussi et le leader de cette Chambre disparaîtra à son tour ; mais les principes que j'ai défendus dans cette enceinte et qui sont, à mes yeux, les véritables principes du libéralisme et du parti libéral, subsisteront.

M. A. LAVERGNE.

Alors, si je ne suis plus là pour les défendre, l'opinion publique les défendra. Un jour, la majorité de cette Chambre les reconnaîtra, car, je le répète, ils sont l'essence du parti libéral. On nous a dit que le mot libéralisme était le plus beau de la langue française, parce qu'il signifie en même temps libéralisme était le plus beau de la langue tout libéral doit chérir, c'est celui qu'a défendu le leader de la Chambre lorsqu'il était chef de l'opposition, à savoir que tout homme a le droit de choisir ses opinions et qu'il n'y a pas d'esclaves dans le parti libéral.

De plus, tandis que, d'un côté, la presse servile du parti libéral dans la province de Québec lance l'anathème au député de Labelle et à moi à cause de notre attitude dans cette enceinte, de leur côté, les feuilles libérales de la province d'Ontario déclarent que nos principes sont purement et simplement les anciens principes du parti libéral. L'autre jour, le représentant de Labelle a prononcé un discours à Toronto et le " Globe ", de cette ville, a dit que la doctrine nationaliste dans la province de Québec, dont l'orateur avait entretenu ses auditeurs, n'était, en grande partie, rien autre chose que la doctrine du parti libéral.

Le " Star," de Toronto, autre organe ministériel, déclara que l'honorable député (M. Bourassa) travaillerait à assurer l'unité nationale, tant qu'il parlerait dans ce sens et sur ce ton.

Monsieur l'Orateur, j'ai toujours eu l'ambition de représenter mes électeurs et de les défendre, non seulement contre l'opposition, mais contre mes amis du parti ministériel, contre moi-même et mon intérêt personnel. En agissant de cette manière, je crois m'être conduit en véritable libéral et n'avoir été inspiré que par l'unique désir de protéger ceux que j'avais l'honneur de représenter. En les défendant, j'ai toujours cru qu'il y avait un principe qui devait primer tous les autres et être la marque distinctive de l'homme public, à savoir qu'au-dessus du parti il y a la patrie et que la patrie doit passer en premier lieu.

## DISCUSSION D'UNE INTERPELLATION RELATIVE A LA COMPAGNIE FONCIERE DU SUD DE L'ALBERTA.

M. M. S. McCARTHY (Calgary) : J'ai une contre-proposition à faire sur la motion de l'honorable ministre des Finances. L'affaire à laquelle ma proposition a trait est exposée dans le prospectus de la compagnie foncière du sud de l'Alberta, à responsabilité limitée. Je ne saurais mieux exposer le but de la constitution légale de cette compagnie qu'en citant les premiers paragraphes du prospectus. Les voici :

Cette compagnie a été formée aux fins mentionnées dans le projet d'association, le but principal étant d'acquérir une étendue de terrain d'une superficie approximative de 390,573 acres dans le sud de l'Alberta (Canada), d'y faire des travaux d'irrigation dans le dessein de la revendre à profit.

Environ 380,573 acres de la propriété seront acquis et détenus en conformité des clauses d'une convention, en date du 26 juin 1906, entre Sa Majesté le roi Edouard VII, d'une part, et la compagnie d'irrigation Robins, d'autre part. D'après cette convention le prix à payer au Trésor fédéral pour la propriété est de $3 l'acre, sujet à une déduction du coût des travaux d'irrigation jusqu'à concurrence d'une somme ne dépassant pas $2 l'acre, à la condition d'irriguer au moins une superficie égale à 25 p. 100 de tout le terrain. Vu que cette condition sera observée grâce aux arrangements auxquels il a été pourvu dans l'acte d'autorisation de cette compagnie la somme nette à payer au Gouvernement ne sera que d'environ $1 l'acre. Le premier versement du prix d'acquisition ne devient exigible que le 1er juillet 1910 et le restant est payable en cinq versements annuels avec intérêt de 5 p. 100 à compter de cette date.

Les autres 10,000 acres de terre forment partie de l'actif de la compagnie d'élevage de Grand-Forks, à responsablité limitée, dont tous les biens et tout l'actif doivent être acquis par cette compagnie.

Cela révèle le but pour lequel cette compagnie a été constituée en corporation. Je n'avais pas l'intention, en prenant la parole, de discuter ou de critiquer l'utilité de cette opération en tant qu'elle peut déterminer l'exploitation d'une grande étendue de terrain dans le voisinage de la prospère et industrieuse ville de Medicine-Hat. Je souhaite que cette entreprise soit couronnée de succès. Je ne me prononce pas sur la possibilité d'irriguer cette étendue de terrain. Mais le reproche que je fais aux promoteurs de l'entreprise, c'est d'en exiger des profits si considérables que sa réussite est entravée et que le colon doit payer le terrain beaucoup plus cher qu'il le devrait. Si l'on calcule ce qu'ont coûté les différentes opérations auxquelles ce projet a donné lieu et les multiples bénéfices réalisés par une couple de lanceurs d'affaires que le Gouvernement favorise, on s'apercevra que le colon devra payer approximativement $1.75 à $2.00 par acre, de plus que le prix du terrain et la somme qu'il lui aurait fallu débourser pour l'irriguer.

L'origine de cette compagnie semble remonter à quatre demandes apparemment des plus légitimes faites au cours des deux dernières années. D'abord, il y eut une demande de concession d'irrigation et, le 18 avril 1906, on m'apprenait devant la Chambre que M. Robins avait demandé des terres dans les townships 10, 11 et 12 au sud de la rivière Saskatchewan. C'étaient les rangs 7, 8, 9, 10, 11 et 12 à l'ouest du 4e méridien couvrant une superficie totale d'environ 151,180 acres. On m'apprenait aussi que M. E.-X. Cuthbertson avait demandé une concession de 144,323 acres dans la même région. Plus tard, les demandes de Cuthbertson et de Robins furent mises au compte de ce qu'on appelait la compagnie d'irrigation Robins.

Le 9 mai 1905, le ministère de l'Intérieur consentit deux importants baux de pâturages, l'un en faveur d'une personne que nous entendons souvent nommer ici—James D. McGregor, anciennement de Brandon, puis du Yukon et qui est maintenant domicilié à Fort-William. Une autre concession fut octroyée à M. A. Hitchcock. Les deux pâturages couvraient une superficie d'environ 100,000 acres. Les baux étaient datés du 9e jour de mai 1905. Les privilèges ou les droits que ces deux personnes avaient obtenus furent cédés à la compagnie d'élevage de Grand-Forks. Celle-ci et la compagnie Robins transmirent leurs biens à l'Agence canadienne qui les céda à son tour à la compagnie foncière du sud de l'Alberta.

Ce n'est pas mon dessein d'abuser de l'indulgence de la Chambre en examinant toutes ces demandes et je bornerai mes commentaires aux privilèges obtenus en premier lieu par James D. McGregor et A. Hitchcock. Je pourrai, je l'espère, faire ressortir dans quelles circonstances ces privilèges furent accordés, et démontrer qu'en les acquérant les concessionnaires ont acquis des biens d'une grande valeur et fort convoités.

Dans un document déposé sur le bureau de la Chambre, pendant la session dernière, on voit que le bail irrévocable en date du 9 mai 1905 accordait pendant 21 ans 47,650 acres de terre à James D. McGregor, et que le même jour un autre bail accordait 48,876 acres à M. A. Hitchcock pendant vingt et un ans.

Ce système de concéder de grandes étendues de terrains dans l'Ouest pour des fins de pâturage a toujours fait le sujet de beaucoup de discussion dans le pays, et c'était tout naturel. C'est une grosse question, et plusieurs hommes publics ont exprimé l'avis qu'il n'était pas juste d'interdire ainsi de grandes étendues de terrain à la colonisation. Lorsque le parti libéral était dans l'opposition il avait une politique bien définie sur la question, et voici comment il l'exprimait dans le programme adopté au congrès du parti en 1893. Commentant l'article n° 6 qui concerne la concession des terres aux colons, un congressiste disait :

Conséquemment, il ne devrait être permis à personne de se faire l'intermédiaire entre l'Etat et le colon, car le gain que fait l'intermédiaire est aux dépens de l'Etat et du colon tout à la fois, parce qu'il retarde le développement du pays et en arrête le progrès. La véritable politique à suivre est de concéder ou de vendre les terres aux colons sérieux seuls, à condition qu'ils les occupent, et de faire tous les efforts possibles pour encourager la colonisation rapide des terres publiques.

Malheureusement, le Gouvernement ne suit pas et n'a pas suivi dans le passé la meilleure politique telle qu'elle est indiquée plus haut, et sa gestion des terres mérite un blâme sévère. Nous pourrions noter plusieurs côtés répréhensibles de cette politique.

Au sujet des terres à pâturages on disait :

Le Gouvernement a pris pour politique de concéder aux hauts seigneurs de l'élevage à un prix nominal de 1 ou 2 cents l'acre, sans ad-

judication ni concurrence, des terrains à pâturage, avec la seule limite de 50,000 acres par concession. On a concédé de cette manière plusieurs millions d'acres de terre. Ces concessions sont une entrave à la colonisation de ces terres, et sont contraires aux intérêts des colons.

Telle était la politique du parti actuellement au pouvoir lorsqu'il était dans l'opposition, et je constate en outre qu'il a continué, une fois arrivé aux affaires, à maintenir dans les baux une clause que le parti conservateur avait toujours imposée lorsqu'il louait des terres pour fins de pâturage aux entrepreneurs élevage, que les dits baux pouvaient être résiliés après notification d'un délai de deux années ou d'un autre délai. Le Gouvernement actuel a continué de suivre cette politique jusqu'en 1902, et dans tous les baux jusqu'à cette année-là on retrouve cette condition de révocation après notification, excepté dans le bail accordé à MM. A. T. Mackay et H. J. Mackay, de Pembroke, le 1er avril 1902, bail qui leur concédait 41,288 acres de terres.

Pendant les premiers six mois de 1905, cependant, on a adopté une politique différente, et les baux irrévocables, entre plusieurs autres, ont été accordés à la Milk River Cattle Company, à la Glengarry Ranch Company, à J. D. McGregor, à J. Hitchcock, et à H. P. Brown. On voit par là que le parti libéral a répudié en 1902 ou 1905 l'article de son programme interdisant l'affermage de terres à pâturages. Jusqu'à ces dernières années on avait jugé bon, lorsqu'il s'agissait d'accorder de ces sortes de baux, de soumettre la question au conseil des ministres. On croyait qu'interdir au public l'usage de 60,000 acres du domaine public, était une chose assez sérieuse pour faire l'objet d'un examen par le conseil, mais petit à petit on a amendé la loi de façon à donner au ministre de l'Intérieur tout pouvoir de disposer de ces terres sans être obligé de soumettre la chose au conseil des ministres. On a fait à la loi plusieurs amendements dans ce sens ; le dernier a été fait en 1902. On a allégué plusieurs raisons pour lesquelles on disait qu'il était nécessaire que le pouvoir absolu d'accorder ces baux devait être conféré au ministre de l'Intérieur. Par l'article 75 de la loi des terres fédérales, chapitre 30, 1 Edouard VII, 1901, on abrogeait l'article 6 de la loi de 1897, et voici les raisons que le ministre de l'Intérieur de ce temps-là donnait de la nécessité de cet amendement :

> Cet article a pour objet de permettre au ministre de l'Intérieur d'accorder des baux de terrains à pâturages conformément à des règlements adoptés par le conseil des ministres, sans que chaque bail particulier soit soumis au conseil. On a constaté que l'obligation de faire rendre un décret pour chaque bail occasionnait beaucoup de dérangement et de travail au conseil.

Or, jusqu'en février 1905, les règlements du conseil maintenant dans les baux la condition qu'ils pouvaient être résiliés après avis donné à cet effet. Cette condition empêchait encore le ministre d'être complètement le maître. C'est alors que le 15 février 1905, le ministre de l'Intérieur fit modifier les règlements de manière à se faire donner le pouvoir d'accorder un bail de 21 ans, qui est irrévocable et que le Gouvernement ne peut résilier même en en donnant avis, et qui donne au locataire le privilège spécial d'acheter dix par cent des terres qu'il a louées au prix que le ministre jugera bon. On a inséré aussi dans ces règlements du 15 février 1905 certains autres privilèges spéciaux. Vous voudrez bien remarquer, monsieur l'Orateur, que ces règlements n'ont été en vigueur que jusqu'au 27 juillet 1905, cinq mois seulement. C'est dans cet intervalle qu'on été octroyées ces sept concessions considérables et irrévocables qui étaient d'une très grande valeur à cette époque, et qui ont permis, ainsi que j'espère pouvoir le démontrer, à Hitchcock et McGregor de réaliser de grands profits au détriment des colons qui voulaient s'établir sur ces terres.

J'ai dit qu'en vertu de ces règlements, qui ont été en vigueur pendant ces cinq mois du printemps de 1905, le locataire avait le droit absolu d'acheter le terrain au prix que le ministre fixerait, et nous allons voir que quelques-uns de ces favorisés de la fortune n'ont pas attendu très longtemps avant d'exercer leur privilège. Dans une réponse que le ministre a faite le 16 mars 1906 a une question que je lui ai posée pendant la session dernière, je constate que MM. Hitchcock et McGregor ou la Grand Forks Cattle Company ont acheté 9,452 acres à $1 de l'acre. C'est là une partie du terrain compris dans ce projet d'irrigation et dans le bail. C'est à ce prix que le Gouvernement a cédé ces terrains à ces individus fortunés en octobre 1905.

Je veux maintenant montrer à la Chambre la valeur réelle de ces terres, et je crois pouvoir le faire à l'aide des pièces mêmes signées par ces personnes après qu'elles eurent obtenu le bail de ces terres, en eurent acheté le dixième à $1 de l'acre, et qu'elles eurent ensuite revendu leur concession. Il existe un rapport sur la valeur de ces terres fait par un nommé Robert Hall, le 7 septembre 1906, environ onze mois après qu'elles les eurent achetées à $1 de l'acre. Ce M. Hall a fait l'évaluation de ces terres pour MM. Hitchcock et McGregor, ou pour la compagnie dans laquelle MM. Hitchcock avaient des intérêts, parce qu'ils voulaient vendre ces terrres et voici à quel prix M. Hall les a évaluées :

> Les biens-fonds de la compagnie consistent en 10,000 acres de terres de choix dans la province de l'Alberta. Ces terres ont été choisies dans une étendue de 100,000 acres de terres que la "Grand Forks Cattle Company, Limited" détient à bail, et valent facilement à mon avis $12 l'acre dans les conditions actuelles, sans tenir compte d'aucune hausse

future ou de spéculation. Sur ces 10,000 acres, 1,200 sont en culture, et les améliorations y ajoutent une valeur de $5 par acre, ce qui fait une valeur totale de $126,000,

Que cette compagnie a, en onze mois, réalisé sur des terres qu'elle avait payées environ $9,000. Une jolie petite rafle de $110,000 en onze mois rien que pour avoir détenu ces terres. Tel est le profit que MM. Hitchcock et McGregor réaliseront grâce à la concession d'un bail irrévocable, en vertu de règlements qui n'ont existé que du 15 février 1905 au 27 juillet 1905.

Mais ce n'est pas tout. On remarquera que c'est la valeur attribuée à un seul privilège : le droit de racheter à $1 l'acre 10 p. 100 des terres louées. Les locataires en conservent encore 90,000 par un bail irrévocable de vingt et un ans. Ils peuvent négocier encore cette concession sur le marché anglais, et la revendre, ainsi qu'ils l'ont fait, avec bénéfices pour eux-mêmes, et au grand détriment du futur colon. C'est ce dont je me plains. Nous n'avons là qu'un exemple, qu'une partie de la concession qui leur a été accordée et dont ils retireront ou ont retiré un profit de $110,000, après avoir gardé la terre pendant onze mois seulement. Le Gouvernement aurait pu tout aussi bien donner à ces deux messieurs un chèque de $110,000 sur le Trésor, avec droit de le faire payer par les colons. La raison pour laquelle MM. Hitchcock et McGregor ont pu faire ces profits considérables sur ces concessions de terrain à pâturage, est que le Gouvernement a modifié les règlements de façon à leur donner le droit d'en acheter un dixième et d'avoir un bail irrévocable de vingt et un ans. Voilà ce qui oblige ceux qui voudront entreprendre d'irriguer le pays de Medicine-Hat, à la jonction des rivières du Ventre et de l'Arc, d'en demander la permission à MM. Hitchcock et McGregor qui peuvent leur dire : Nous avons ces terrains pour une période de vingt et un ans ; avant que vous puissiez toucher à la rivière de l'Arc à cet endroit et obtenir les terrains, vous aurez à vous entendre avec nous ; vous devrez nous désintéresser. Voilà où ils feront leur bénéfices. Le Gouvernement n'aurait jamais dû accorder cette concession qui rejette sur les colons futurs le fardeau des profits énormes que feront ces promoteurs.

Je veux revenir sur la date à laquelle on a modifié les règlements en vertu desquels ces privilèges ont été concédés. Comme je l'ai dit déjà, à cette époque un grand nombre d'éleveurs sérieux demandaient au Gouvernement de leur concéder des terres à paturages avec privilège d'enclore. En examinant les archives du département de l'Intérieur je trouve que pendant l'année se terminant le 1er juillet 1905, on a reçu 1,068 demandes dont sept seulement ont été accordées à bail irrévocable.

En général ce ne sont pas des éleveurs de ces endroits qui obtiennent ces concessions, mais des avocats, des ex-fonctionnaires du Gouvernement, des industriels de chemins de fer, et on me dit qu'il y a même un teneur de livres chez un boucher de Great-Falls, Montana.

M. BENNETT : McInnes en a-t-il obtenu un ?

M. M. S. McCARTHY : Je n'en sais rien, mais en examinant ce rapport je vois que vers l'époque à laquelle tous ces baux ont été accordés—au moins dans les six semaines avant la date de leur émission—j'ai demandé au ministre de l'Intérieur (M. Oliver) quelle était la politique du Gouvernement à cet égard. Le bail accordé à MM. Hitchcock et McGregor portait la date du 9 mai 1905, et le 27 juin 1905 je demandais au ministère quelle était la politique adoptée par le Gouvernement. La Chambre sera surprise de la réponse du ministre qui déclara n'avoir encore rien arrêté à ce sujet. Voilà ce qu'il déclare, bien que l'on découvre que quelques-uns de ces baux n'ont été signés qu'à trois jours d'éloignement de la date de ma question. Mais j'allai plus loin et je lui demandai :

Je n'ai aucunement le désir de talonner l'honorable ministre (M. Oliver). Nous nous rendons compte que c'est une question importante et qui demande une étude approfondie. L'honorable ministre voudra-t-il dire s'il a été accordé des baux avec privilège d'enclore depuis qu'il est chargé de la direction du département de l'Intérieur?

Voici la réponse de l'honorable ministre que l'on peut trouver à la page 8457 des Débats (français), séance du 27 juin 1905 :

M. OLIVER : Je crains fort d'être obligé de prier l'honorable député d'attendre quelque peu. Nous pouvons bien, s'il le désire, lui faire tenir un état des baux qui ont été accordés. Je n'ai pas à l'esprit tout ce qui s'est passé dans le département depuis que j'en ai pris la direction, et je ne suis pas en mesure de répondre à la question de l'honorable député; mais il pourra obtenir un état donnant la liste des baux accordés, s'il en fait la demande.

Cela se passait le 27 juin 1905, et le bail accordé à MM. Hitchcock et McGregor portait la date du 9 mai 1905. La Chambre pourra juger de quelle absence sérieuse de mémoire le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) souffrait à cette époque. Ou est-ce parce qu'il considérait que ce n'était là qu'une question de détail ? Cela montre le danger qu'il y a de mettre autant de pouvoir entre les mains d'un seul homme. Cela montre le danger de donner à un seul homme le pouvoir de disposer de milliers d'acres du domaine public sans soumettre la question au conseil des ministres ou au Parlement. C'est là une question importante pour votre population, et en me faisant la réponse qu'il a faite, je crois que le ministre ne traitait pas comme elle le méritait cette partie du pays où l'on fait l'élevage des bestiaux sur une si grande échelle.

Je n'ai besoin que de répéter ce que je disais lorsque le gouvernement fédéral a gardé pour lui la possession de ces terres, et n'a donné aux nouvelles provinces qu'une autonomie incomplète. Pourquoi le gouvernement fédéral a-t-il gardé ces terres pour lui ? Simplement pour pouvoir faire des faveurs aux amis, pour le plus grand bien du parti, et cette proposition de louer des terres à pâturage n'est qu'un moyen entre plusieurs autres, de diviser le domaine public entre les amis du parti. Je demande donc la permission de proposer :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants:—"cette Chambre, bien que favorable à toute entreprise raisonnable et légitime pour le développement et la colonisation de cette partie de l'Ouest canadien qui ne peut être rendue propre à la culture qu'au moyen de l'irrigation, condamne l'action du Gouvernement dans la question de la concession d'irrigation Robin, parce qu'elle est d'avis que le Gouvernement n'a pas su sauvegarder les droits de la population, qu'il a sacrifié l'intérêt public à celui de spéculateurs, et que pour favoriser certains amis du ministère actuel, il a permis que l'entreprise fut obérée par les profits des promoteurs qui en définitive devront être payés par les colons futurs".

L'hon. M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Nos amis de la gauche, surtout lorsqu'ils parlent des affaires du Nord-Ouest, semblent avoir pour habitude de proposer des résolutions qu'ils n'appuient pas de leurs discours, et mon honorable ami n'a pas aujourd'hui dévié de cette coutume. Bien que par sa motion il accuse le Gouvernement de n'avoir pas protégé l'intérêt public dans ses rapports avec la compagnie d'irrigation Robins, son principal grief est que le Gouvernement en faisant un contrat avec la Grand-Forks Cattle Company, a soumis la compagnie d'irrigation Robins à un traitement injuste de la part de cette prétendue favorite de l'administration. Mon honorable ami peut-il nous dire laquelle de ces deux compagnies il prend sous sa protection spéciale ? Est-ce la compagnie Robins dans laquelle il a des intérêts particuliers, ou est-ce la compagnie de Grand-Forks ?

M. M. S. McCARTHY : Les actionnaires sont à peu près les mêmes dans les deux compagnies.

L'hon. M. OLIVER : Alors il ne peut y avoir de conflit d'intérêts, et la principale plainte de mon honorable ami porte à faux. Son discours, du commencement à la fin, exprime ce grief que la compagnie de Grand-Forks avait obtenu trop d'avantages sur la compagnie Robins. Mais voilà qu'il nous dit que les deux compagnies n'en font virtuellement qu'une seule. Conséquemment aucune ne peut avoir souffert de torts matériels. Par sa motion, il condamne la concession faite à la compagnie d'irrigation Robins, mais dans son discours il ne condamne que les baux de terres à pâturage, qui intéressent moins de la moitié de l'étendue totale de terrain compris dans le projet d'irrigation de la compagnie Robins.

Il a cru devoir aussi mettre en doute ma sincérité parce que je n'aurais pas donné ces renseignements à la Chambre à la dernière session. Je pourrais répliquer que mon honorable ami cherche à tromper la Chambre en parlant ainsi. Au moment où il m'accusait d'avoir dit que je n'avais pas accordé de baux après une certaine date, il avait devant lui les pièces montrant que le territoire compris dans ce bail de terres à pâturage dont il parlait avait été accordé par décret du conseil en 1903, aux personnes mêmes qui le possèdent aujourd'hui. Il savait que ces gens avaient mis des bestiaux dans ces pâturages en vertu de l'autorité que leur accordait le décret, et il savait que c'eût été une violation de bail si le ministre actuel, même s'il en avait eu le pouvoir, avait refusé d'accorder aux locataires les droits qu'ils avaient acquis du Gouvernement en vertu du décret de 1903.

M. M. S. McCARTHY : Avaient-ils, en vertu du premier décret, le droit d'acheter un dixième du terrain loué ?

L'hon. M. OLIVER : Non, ils ne l'avaient pas, mais ils avaient un droit plus étendu. D'après les conditions du bail, ils avaient certains droits d'achat que leur conférait le premier décret.

M. R. L. BORDEN : Quels sont ces droits ?

L'hon. M. OLIVER : Ils avaient le droit d'acheter 640 acres de terrain autour de chaque bâtiment qu'ils érigeraient. Et si ces gens eussent voulu faire de la spéculation sur les terres, cela leur valait beaucoup plus que la faculté d'acheter 10 p. 100 des terres concédées. Mais en février 1905 on a fait des règlements en vertu desquels tout le monde pouvait obtenir des terres à bail avec privilège d'enclore et acheter 10 p. 100 de ces terres.

M. R. L. BORDEN : En vertu du contrat de 1903, avaient-ils droit à un bail avec privilège d'enclore ?

L'hon. M. OLIVER : Oui, ils avaient un bail de vingt et un ans avec privilège d'enclore. Il ne peut y avoir de doutes sur ce point, et les preuves sont devant la Chambre depuis des semaines, de sorte que mon honorable ami n'a pas agi avec droiture à mon égard et à l'égard de la Chambre lorsqu'il a essayé à faire voir la question sous le jour qu'il l'a soumise. Au sujet de la politique de louer des terres et d'accorder des baux portant privilège d'enclore, je puis dire que pendant la session dernière, ainsi que la Chambre le sait, j'ai exprimé l'avis, vu ce qui avait eu lieu, que la politique d'accorder des baux portant privilège d'enclore n'était pas bonne. Cette politique n'avait été en vigueur que durant peu de temps sous mon prédécesseur.

Il n'avait pu la voir fonctionner, mais l'expérience que j'ai aujourd'hui de cette politique me permet de dire qu'il n'était pas dans l'intérêt du pays d'en maintenir l'existence. J'ai donc décidé d'y mettre fin et d'y substituer la politique actuelle, à savoir que le bail sera pour une durée de vingt et un ans, mais révocable après congé donné deux ans à l'avance.

La Chambre me permettra, pour son information, de lui faire voir comme cette politique est raisonnable. Elle est raisonnable, et ce n'est que dans l'exécution que les difficultés sont survenues. Il y a certaines parties du Nord-Ouest, où dans les années ordinaires il ne tombe pas assez de pluie, et où la nature du sol n'est pas et ne peut jamais devenir propre à la culture. Il me semble donc raisonnable que s'il y a des étendues de terrains qui ne peuvent jamais être rendues propres à l'agriculture, l'on devrait les consacrer, de la manière la plus favorable possible, à l'industrie pour laquelle ils conviennent le mieux. Il n'est que juste que celui qui a placé ses capitaux pour faire l'élevage sur une aussi grande étendue de terrain, et qui est obligé de construire des bâtiments, de se pourvoir d'eau, s'il est possible d'en obtenir, ait une certaine assurance et un droit à la terre, afin que son entreprise puisse réussir. C'est sur ce principe que le bail avec privilège d'enclore est basé, et je n'y trouve rien de mal. Ce n'est que dans la mise à exécution que les difficultés sont survenues, la difficulté de déterminer quelles terres ne pouvaient devenir propres à l'agriculture et quelles autres, dans certaines circonstances le pouvaient. A cette époque les terres étaient à la hausse dans le Nord-Ouest, et beaucoup de personnes en avaient conclu que si elles pouvaient s'assurer, ne fut-ce que pour vingt et un ans, une certaine étendu de terrains, elles en retireraient des bénéfices. C'est ce qui fait que le département reçut des demandes de concessions qui couvraient presque tout le territoire, et j'ai découvert qu'il me serait impossible de juger toutes ces demandes selon leurs mérites au point de vue de la nature du terrain que chacun voulait avoir. Conséquemment aussitôt que la question m'eut été soumise j'ai suspendu toute action sur ces demandes, et aussitôt que la chose m'a été possible, j'ai substitué les règlements actuels à ceux qui existaient auparavant. Pendant l'existence des règlements autorisant les baux portant privilège d'enclore quelques demandes de baux avaient été faites et accordées, ou bien les négociations étaient tellement avancées que je jugeai que le Gouvernement était tenu de les compléter. C'est ce que j'ai fait. Je ne m'en considère pas cependant responsable, parce que je crois que j'aurais manqué à la parole donnée si j'avais refusé d'apposer ma signature aux documents qui étaient la sanction d'opérations légitimes entre le Gouvernement et des individus.

M. SPROULE : Même si vous croyiez que l'opération était mauvaise?

L'hon. M. OLIVER : Oui, même si j'avais cru que ce fût une mauvaise opération. Telle était la situation. Je ne dis pas, la Chambre voudra bien le remarquer, que l'opération était mauvaise en soi. Je prétends seulement que la politique adoptée, de la façon que je la comprenais ne pouvait pas être mise à exécution sans qu'il en surgît de graves abus et des pertes pour le pays non pas tant parce que cette politique était mauvaise qu'à cause de la hausse soudaine dans la valeur des terres du Nord-Ouest qui était de nature à rendre les gens fous et à mettre un ministre dans une situation insoutenable et qu'il ne pouvait prévoir.

La concession dont parle mon honorable ami (M. M. S. McCarthy) dans sa motion, faite à la compagnie d'irrigation Robins, et l'assertion qu'elle contient que le Gouvernement a failli à protéger les intérêts publics, bien que l'honorable député n'ait rien apporté dans son discours à son appui, est cependant une question importante.

C'est sur la résolution que nous serons appelés à voter et non pas sur le discours de l'honorable député, et comme il y a beaucoup de critiques dans les journaux au sujet de cette affaire, je crois qu'il est bon que je consacre quelques minutes de votre temps pour exposer la question d'une façon juste et raisonnable.

Mon honorable ami déclare dans son projet de résolution que le contrat fait avec la compagnie d'irrigation Robins était de nature à nuire à la colonisation de ces terres ou créerait un fardeau qui peserait sur les épaules des habitants futurs de ce district en particulier. La Chambre me permettra de lui rappeler à ce sujet certains faits. Je dirai d'abord que le territoire où doit opérer la compagnie d'irrigation Robins est traversé par deux chemins de fer depuis plus de vingt ans. Il est en outre situé à quelques milles d'une ville importante. La compagnie du Pacifique-Canadien à laquelle appartiennent les deux chemins de fer dont j'ai parlé avait le droit de choisir une partie des terres de sa concession dans les sections impaires de ce district. Mais la compagnie du Pacifique-Canadien n'a pas jugé à propos d'acepter les sections impaires de ces terres comme partie de sa concession et aucun colon n'est allé s'établir sur les sections paires qu'on pouvait avoir pour rien pendant un grand nobmre d'années, malgré les moyens de communication par voies ferrées et autres avantages qu'offrent ces terres, d'après mon honorable ami.

M. BRISTOL : Si mon honorable ami me le permet, je lui poserai une question. Ces terres étaient-elles à cette époque louées comme terres à pâturages ou étaient-elles utilisées comme telles ?

L'hon. M. OLIVER : A quelle époque ?

M. BRISTOL : L'époque dont parle le ministre, durant les vingt ans en question.

L'hon. M. OLIVER : Elles n'ont été utilisées comme terres à pâturages que lorsque la Grand-Forks Cattle Company les a louées.

M. BRISTOL : Par un bail...

L'hon. M. OLIVER : Oui. Mais de 1883 à 1903, la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique traversait ces terres, et cependant, ainsi que je l'ai dit, cette compagnie de chemin de fer n'avait pas jugé que ces terres valaient la peine d'être prises, et les colons qui envahissaient le pays par milliers pendant cette période ne les prenaient pas non plus. J'ajouterai que lorsque ceux qui ont demandé d'abord ces terres et les ont ensuite transférées par bail à la Grand-Forks Cattle Company, le département de l'Intérieur a demandé à la compagnie du Pacifique-Canadien si elle avait objection à l'établissement de parcs d'élevage sur ces terrains, en d'autres mots on a demandé à la compagnie du chemin de fer si elle se proposait de réclamer quelques-unes de ces terres. La compagnie répondit qu'elle n'avait aucune objection, et les terres furent conséquemment louées pour fins de pâturages. Le département fit aussi faire, nécessairement, plusieurs inspections de ces terrains par ses fonctionnaires, et tous leurs rapports, qui sont déposés sur le bureau de la Chambre depuis quelques semaines, disent que ces terres ne sont pas propres à l'agriculture. La preuve, la preuve indéniable, est que si l'on veut jamais en faire un terrain propre à l'agriculture il faut l'irriguer. A l'appui de cela, les honorables membres de cette Chambre savent probablement, du moins plusieurs le savent, que la compagnie du Pacifique-Canadien a en vue un projet immense d'irrigation de quelques millions d'acres de terres situées le long de sa ligne entre Medicine-Hat et Calgary. Les terrains possédés autrefois par la Grand-Forks Cattle Company et maintenant par la compagnie d'irrigation Robins touchent à ces terres de la compagnie du Pacifique-Canadien. Au sud de la rivière de l'Arc est une étendue de terrains faisant partie de la concession Robins et contiguë à la partie concédée à la compagnie d'irrigation d'Alberta, qui s'appelait autrefois la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, après avoir été la compagnie du chemin de fer et de charbonnage d'Alberta. En sorte que ce territoire a absolument besoin d'irrigation, pour devenir cultivable.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la superficie du territoire dont parle le ministre ?

L'hon. M. OLIVER : Ce terrain est divisé en deux parties. Celle dont mon honorable ami de Calgary (M. M. S. McCarthy) parle comprend 144,000 acres de terres situées au nord de la rivière de l'Arc, et touchant à la zone de terrains d'irrigation du chemin de fer du Pacifique. Or, comme je l'ai dit déjà, la compagnie du Pacifique pouvait prendre ces terres comme terres agricoles ou comme terrains d'irrigation. Elle ne les a pas prises pour l'un ou pour l'autre de ces objets, et elles étaient là sans preneur, excepté ces personnes qui en avaient obtenu un bail comme terres à pâturage. L'autre partie est située au sud de la rivière de l'Arc et touche à des terrains d'irrigation...

M. BRISTOL : La compagnie d'irrigation de l'Alberta a-t-elle le droit de réclamer ces terres ?

L'hon. M. OLIVER : Non.

M. BRISTOL : Alors que vaut l'argument qu'elle ne les a pas réclamées ?

L'hon. M. OLIVER : J'ai dit qu'en 1902 la compagnie d'irrigation de l'Alberta a demandé au Gouvernement et en a obtenu la permission d'irriguer un demi-million d'acres de terres qui touchent presque aux terrains de la compagnie d'irrigation Robins. Elle pouvait tout aussi bien demander un million d'acres de terres qu'un demi-million, si elle avait voulu les avoir, et il n'y avait rien pour empêcher de les lui accorder, si elle les avait demandées aux conditions prescrites. Conséquemment, je dis que puisque la compagnie d'Alberta n'a pas demandé ces terres, il en découle naturellement qu'elles n'étaient pas désirables ou pas aussi convenables pour les fins auxquelles elle voulait les faire servir que les terres qu'elle a demandées, tout comme nous devons conclure que le terrain au nord de la rivière de l'Arc ne valait pas autant pour la compagnie du Pacifique que celui qu'elle désire irriguer. Tels sont les faits au sujet de la qualité de la terre, et je ne crois pas qu'aucun député qui a examiné les pièces déposées sur le bureau de la Chambre ne me contredira. A quelques milles de ces terrains s'élève la ville de Medicine-Hat, qui est une ville grandissante, importante et ambitieuse, qui désire la mise en valeur des terrains qui l'environnent.

De même que Calgary voudrait voir se peupler le pays à l'est de ses limites et trouver sa prospérité dans le projet d'irrigation de la compagnie du Pacifique, ainsi Medicine-Hat attend le développement de ses alentours à l'ouest. Dans ces circonstances, je crois que lorsqu'une compagnie vient dire au Gouvernement : si, nous conformant aux dispositions de la loi d'irrigation, d'après les précédents établis, vous nous donnez au sujet de ces terrains les mêmes avantages que vous avez accordés à d'autres personnes au sujet d'autres terrains, nous rendrons ces terres productives et leur donnerons une valeur de $10, $15 ou $20 l'acre ; nous ferons venir dans le pays les capitaux nécessaires pour nous permettre d'atteindre ce but. Je demande alors à cette Chambre si le Gouvernement, en sa qualité de protecteur des intérêts du peuple, aurait raison de repousser une proposition de ce genre. Quel est le devoir du Gouvernement, si ce n'est pas d'aider au développe-

ment de nos prairies de l'Ouest au moyen de lois justes et raisonnables concernant les terrains agricoles dans les endroits où ils sont propres à l'agriculture, par de sages lois concernant les pâturages là où les terrains ne sont propres qu'à cet objet, et par des règlements raisonnables sur l'irrigation là où l'irrigation est nécessaire pour le développement et la prospérité du pays.

Le Gouvernement n'a rien à se reprocher dans ses actes avec la compagnie d'irrigation Robins. Il ne sent pas le besoin de s'excuser d'avoir agi comme il a agi, car sa politique a pour objet de donner, par l'irrigation, de la valeur à des terres qui n'en ont pas aujourd'hui, et que l'on ne peut espérer en voir acquérir, si ce n'est par ce moyen.

M. BRISTOL : Le ministre dit-il que ces terres ne valent rien comme terrains à pâturages.

L'hon. M. OLIVER : Je ne dis pas cela. J'ai dit qu'elles valaient quelque chose comme terres à pâturages, mais pas comme terres labourables.

La Chambre me permettra-t-elle de lui donner quelques renseignements sur la question d'irrigation ? C'est une question à laquelle le pays porte un certain intérêt, et je crois le moment opportun pour faire connaître à la Chambre son importance et son fonctionnement. Les journaux ont dit des choses si étranges sur cette question que le public doit s'en être fait une idée fausse. Si mes renseignements sont exacts, il y a dans les provinces d'Alberta et de la Saskatchewan des terrains où l'irrigation peut être faite avec profit. Ces terrains s'étendent vers le nord jusqu'à la ligne du township 28 et depuis le rang 13 à l'ouest du troisième township jusqu'au rang 25 à l'ouest du quatrième. Il n'y a aucun doute qu'il y a dans ce district beaucoup de terrains qu'il n'est pas nécessaire d'irriguer. Mais il y en a aussi une portion considérable qui serait rendue beaucoup plus productive si elle était irriguée. L'étendue de cette zone est d'environ 20,000 acres, et lorsqu'il s'agit du développement de cette quantité de terres ou d'une très grande partie de ces terres, l'opposition a raison de discuter et de critiquer la politique que le Gouvernement propose pour arriver à ce résultat, comme nous avons le droit de l'expliquer et de la défendre.

Le gouvernement conservateur a senti la nécessité de l'irrigation et a fait voter une loi d'irrigation en 1894. En conformité de cette loi, une compagnie d'irrigation appelée la Calgary Irrigation Company, s'est formée dans les environs de Calgary pour tirer l'eau de la rivière au Coude. C'était une entreprise particulière. Une autre compagnie appelée la Springbank Irrigation Company, a fait une tentative d'irrigation municipale, en prenant son eau dans la même rivière ; mais ni l'une ni l'autre de ces tentatives, pour une raison ou pour une autre, n'a réussi financièrement ou autrement. Cependant, la nécessité de l'irrigation ou d'un plan pour obtenir l'irrigation était évidente pour le Gouvernement, et lorsque le parti libéral arriva au pouvoir en 1896, il modifia la loi d'irrigation et la rendit ce qu'elle est aujourd'hui.

Cette loi constate ce fait que les terres qui ont besoin d'irrigation n'ont aucune valeur, si elles ne sont pas arrosées; que pour y amener de l'eau il faut des capitaux et qu'il n'est pas déraisonnable que le capital nécessaire pour cela soit remboursé par l'augmentation de valeur des terres arrosées. C'est sur ce principe que la loi d'irrigation est basée. C'est ce principe que l'on attaque si fortement dans les critiques que l'on a faites du projet d'irrigation par la compagnie Robins. Je me contente de soumettre la question à la Chambre, et j'attends avec confiance son jugement en me reposant sur ce principe.

La première tentative qui a été faite de profiter sur une grande échelle de la loi d'irrigation, à part les deux projets dont j'ai déja parlé et qui n'ont pas eu de succès, est celle de la compagnie Alberta Railway and Coal Company, maintenant la Alberta Railway & Irrigation Company. Cette compagnie avait construit un chemin de fer, avait reçu une subvention en terres, mais ces terres restaient inoccupées, ne lui rapportaient rien, et elle ne pouvait rien en faire. La compagnie en vint à la conclusion que le seul moyen d'en tirer de l'argent était de les irriguer en vertu de la loi d'irrigation et elle prit les moyens nécessaires pour cela. Elle y amena de l'eau, les terres acquirent de la valeur, les colons vinrent s'y établir, et aujourd'hui on voit un district fertile, bien peuplé, prospère, là où avant l'irrigation il n'y avait rien, et où il n'y aurait encore rien aujourd'hui, autant que nous pouvons en juger.

Ceci se trouve dans la circonscription que représente l'honorable député d'Alberta (M. Herron). Cette compagnie a 150 milles de tranchées et dans la région qu'elle dessert se rencontrent trois villes, dont la population, y compris la population rurale, est de 3,345 âmes ; on y voit encore une raffinerie de sucre, construite au coût d'un demi million de dollars ; une minoterie et tous les instruments nécessaires à la poursuite heureuse de la carrière agricole. La terre se vend $10 et $15 l'acre là où il aurait été difficile de la donner à $1 l'acre avant l'institution de ces travaux d'irrigation. Telle est l'application du principe dont j'ai parlé. C'est la compagnie du chemin de fer qui possédait la terre ; le Gouvernement n'avait rien à y voir et la compagnie préleva les fonds pour introduire l'eau dans ces terres. Elle se remboursa par la plus value du terrain acquise par cette amélioration. L'entreprise lui fut profitable et fut profitable au pays.

Le Pacifique-Canadien assagi par l'exemple de la compagnie d'Alberta, disposant

d'immenses étendues de terre et reconnaissant la nécessité d'obtenir du trafic sur une section de sa ligne où il n'y avait en réalité aucun établissement de colonisation, c'est-à-dire entre Medicine-Hat et Moosejaw, a décidé de tenter sur une plus grande échelle, l'expérience de la compagnie d'Alberta. Il a 2,500,000 acres de terre qu'il est en train de sillonner de fossés et où il dépense beaucoup d'argent. Comme résultat, ces terres se vendent maintenant un bon prix tandis qu'elles ne valaient rien auparavant. Donc, s'il convient au point de vue national, de faciliter la tâche des compagnies de chemins de fer dans leurs efforts pour donner de la valeur à leurs domaines, il est tout aussi raisonnable et juste d'appliquer le même principe à l'amélioration de cette partie du pays où les terres sont encore en possession de l'Etat. C'est ce qui détermina la conduite du Gouvernement en 1902 lorsqu'il entra en pourparlers avec la compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta pour l'engager à signer un marché semblable à celui-ci (la compagnie d'irrigation Robins) pour l'irrigation d'un autre demi-million d'acres de terre. Cette étendue, dont j'ai déjà parlé, est située à l'est du lopin de terre que la compagnie a obtenu comme subvention de chemin de fer, et qu'elle est en train d'améliorer. Si elle réussit, il n'y a pas de doute que le sol sera beaucoup plus productif, que la terre acquerra une plus grande valeur et que l'entreprise aura réussi. Mais ici comme dans le cas de la compagnie Robins, si l'irrigation n'est pas faite, si certaines conditions ne sont pas remplies, les compagnies n'auront pas droit à la terre. Le point saillant de ces marchés est que les concessionnaires n'obtiennent leur titre qu'après avoir satisfait à leurs engagements, alors qu'ils sont libres de tirer tout le profit qu'ils peuvent de leur entreprise.

Dans le moment, 269 tranchées d'une longueur totale de 1,000 milles environ sillonnent les superficies soumises à l'irrigation. Le plan d'ensemble est supposé desservir, lorsqu'il sera complété, environ 3,300,000 acres de terre ; c'est-à-dire que quatre grandes entreprises d'irrigation desserviront 33 fois plus de territoire que 265 d'importance secondaire. Ces chiffres prouvent que le petit capital peut faire beaucoup d'irrigation dans certaines conditions favorables, mais que ce sont en définitive les puissantes compagnies ayant de forts capitaux qui peuvent plus pratiquement distribuer l'eau dans la plus grande partie des étendues à fertiliser, et Dieu sait si nous en avons.

Les petites entreprises consistent à détourner l'eau des terrains qui descendent des côteaux au pied des montagnes Rocheuses ou des Cypress Hills pour les amener dans les terres adjacentes, mais la grande superficie qui a le plus besoin d'irrigation pour assurer sa fertilité est située dans la plaine au nord et au sud des Cypress Hills et à l'est des montagnes Rocheuses. Il y a de rares rivières dans cette plaine et elles coulent à des centaines de pieds au-dessous du niveau de la prairie. Il faut des capitaux considérables pour amener l'eau de ces rivières basses au niveau du terrain et à moins qu'il ne soit prévu par une loi ou par une aide quelconque pour faciliter la tâche, il ne sera rien fait. Le projet Robins en est un de ce genre. La compagnie devra excaver, si mes renseignements sont exacts, une tranchée de 40 milles afin de conduire l'eau de la rivière au terrain qu'elle a obtenu et qui était auparavant loué à la compagnie d'élevage de Grand Forks. Cette tranchée coûtera, dit-on, $1,000,000, c'est-à-dire que la compagnie devra dépenser cette somme à des fins d'irrigation pratique et utile avant d'avoir droit à la terre qu'elle a demandée. Le marché stipule que la compagnie devra dépenser $100,000 par année pendant les cinq premières années, et le reste pendant les dix années subséquentes. Le marché est presque semblable à celui qui fut conclu quelques années auparavant avec la compagnie de chemin de fer d'Alberta, bien qu'il y ait quelques différences. Le contrat avec la compagnie Robins affecte une superficie de 300,000 acres de terre et celui qui a été signé avec la compagnie d'Alberta, 500,000 acres de terre. La première a déposé chez le receveur général $19,000 en espèces et l'autre, $25,000 en espèces, comme garantie de leur bonne foi. C'est la proportion exacte relativement à la superficie du terrain. Celle-là est tenue de dépenser $1,000,000 en dix ans et $100,000 par année pendant les cinq premières années. La deuxième a été obligée de dépenser $50,000 en trois ans, à agrandir et prolonger les tranchées existantes et en travaux originaux. La première devra faire son premier versement en espèces quatre ans après la signature du marché et l'autre, cinq ans après la signature du marché. Celle-là pourra commencer à acheter son terrain après avoir dépensé $100,000 et la deuxième, $150,000. La compagnie Robins devra avoir dépensé $2 en travaux d'irrigation pour chaque acre de terre qu'elle vendra ; la compagnie d'Alberta a été tenue de justifier d'une dépense de 60 cents en travail sur le fossé qu'elle a elle-même creusé sur les terres qui lui appartenaient en propre, et $1.40 en travaux sur la nouvelle tranchée pour chaque acre de terre qu'elle a vendu. Les terres invendues à l'expiration de 15 ans retourneront à l'Etat. Le marché avec cette dernière ayant été conclu en 1902, basé sur la politique du Gouvernement adoptée en 1898 et le marché avec la compagnie Robins étant de même nature, je prétends que le Gouvernement ne mérite pas la censure que contient la proposition d'amendement de l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy). Au contraire, je soutiens que le Gouvernement a montré qu'il connait parfaitement les besoins de l'Ouest et qu'il a conclu des marchés pratiques afin d'en développer des ressources

Je vois que les journaux ont beaucoup commenté les profits immenses que cette entreprise d'irrigation a rapportés à ses commanditaires. L'honorable député a insinué que la compagnie d'élevage de Grand-Forks a réalisé d'énormes profits irréguliers sur cette transaction. Nous ne pouvons prescrire à l'avance que telle ou telle entreprise ne devra pas être profitable, car si elle ne doit pas rapporter profit, personne ne s'y intéressera. Ceux qui sont intéressés dans celle-ci ont jugé à propos sans doute, afin d'obtenir les capitaux nécessaires à l'exécution de leur projet, de présenter leur entreprise aux bailleurs de fonds en perspective sous le plus beau jour possible. Tout ce que je puis dire, c'est que j'espère voir se réaliser chacune des promesses faites dans le prospectus. Il vaut mieux dans l'intérêt du pays qu'il en soit ainsi plutôt qu'autrement. Quels seront les bailleurs de fonds dans ces entreprises d'irrigation si ce n'est le capitaliste anglais, et le capitaliste anglais va-t-il risquer ses fonds à moins d'être assuré d'un revenu raisonnable, même plus que raisonnable ? Je dirai à la Chambre que le commanditaire anglais ne pourra jamais recevoir sur ces placements un intérêt disproportionné au profit que le Canada retire de la plus-value et du degré de fertilité qu'acquerrent les terres en raison de ces placements. Les honorables députés s'opposent-ils à ce que le prix de la terre augmente à cet endroit ? Pour moi, j'espère qu'il atteindra un prix élevé. S'il n'atteint pas une valeur élevée, c'est qu'on n'aura pas réussi à rendre la terre fertile, et il serait malheureux pour le pays qu'il en fut ainsi. Si jamais la terre atteint un prix élevé, c'est que sa fertilité le justifiera, et c'est pour donner la fertilité à la terre que nous avons conclu ces marchés. La critique que recèle cet amendement est une dénonciation de la vente de ces terres à $1 l'acre. Ce n'est pas la terre, mais l'eau qui est le principal facteur dans ces cas. Si je suis bien informé, nous avons plus de terres arides que nous pouvons avoir d'eau pour les fertiliser, cependant nous donnons l'eau gratuitement. Pourquoi les honorables députés ne dénoncent-ils pas cette façon de procéder ? Si c'est mal de vendre la terre à $1 l'acre, ce doit être dix fois pis de donner gratuitement ce qui est destiné à lui donner une valeur. Le principe est le même dans les deux cas. Nous ne voulons pas la terre. Un dollar l'acre n'en est pas le prix. Un dollar l'acre n'est que la garantie de la bonne foi des requérants et nous serions aussi bien disposés à leur donner la terre gratuitement comme l'eau, si nous avions la certitude que le marché rapporterait profit au pays. Quelqu'un a-t-il jamais proposé de vendre l'eau ? Non, jamais, parce que nous savons tous que la vente de l'eau empêcherait le succès de l'irrigation. Pourquoi donc, si nous donnons l'eau, est-il condamnable de donner en quelque sorte la terre ? L'intention n'est pas d'entasser de l'or dans le trésor public par des ventes de terres, mais plutôt d'établir une source perpétuelle de revenu basée sur leur fertilité. Et cette fertilité aura été acquise au moyen de l'irrigation de vastes plaines jusque-là sans valeur, avec des eaux qui se perdent depuis le commencement, et au moyen de capitaux étrangers que ces personnes cherchent à intéresser au succès de leurs entreprises. J'ai bien d'autres renseignements que je serais aise de communiquer à la Chambre, mais il me semble que la question est tellement claire qu'il est inutile d'en dire davantage. Il me semble aussi que la Chambre n'hésitera pas à repousser cette motion, qui conclut à la condamnation du Gouvernement pour avoir accompli exactement la mission entre toutes qu'il était chargé d'accomplir, je veux dire le développement du Nord-Ouest et que, j'ajouterai, il a rempli avec tant de succès.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre a sans doute fait preuve de beaucoup d'érudition en développant sa thèse sur l'irrigation en général, mais je prétends qu'il a complètement négligé de répondre au grief allégué par l'honorable député de Calgary (M. McCarthy) et qui se rapporte à la transaction paticulière et spéciale, nommément l'aliénation de 380,000 acres de terre à la compagnie d'irrigation Robins. Personne ne met en doute les bienfaits de l'irrigation dans les régions arides ou semi-arides du Nord-Ouest. Personne ne demande combien il y a de canaux de creusés, quelle en est la longueur ni rien de tout cela. Je suppose que l'honorable ministre n'a pas l'intention de s'ériger en champion des profits de spéculation ? Une des accusations qui ont été portées contre le Gouvernement est de s'être départi d'un des principaux articles du programme qu'il a énoncé en 1893, à savoir qu'il se débarrasserait des spéculateurs, des rois de l'élevage, des intermédiaires et des profits des spéculateurs. C'est sur ce point que le ministre a négligé de défendre le Gouvernement. Il n'a pas tenté d'expliquer pourquoi il est entré en négociations avec un tas de spéculateurs qui n'étaient même pas des rois de l'élevage mais des marchands de vins en gros. Je n'ai pas l'intention de m'appesantir sur le sujet de la vente que la compagnie d'irrigation Robins a effectuée avec les 380,000 acres de terre qu'elle a obtenue du Gouvernement dans le mois de juin dernier. Je parlerai toutefois des concessions de terres à pacage de M. Hitchcock et de M. McGregor qui ont été réunies à la concession accordée à la compagnie de Grand-Forks et je toucherai à quelques détails que l'honorable député de Calgary n'a pas traités. Mais avant d'aller plus loin, je demanderai à l'honorable ministre comment ce marché a pu être conclu lorsque lui, un libéral ar-

dent faisait un jour, en critiquant la politique de ses prédécesseurs, la déclaration suivante contenue dans le programme de 1893 :

Le Gouvernement a adopté pour ligne de conduite d'accorder des concessions de terres à pâturages aux rois de l'élevage à un loyer nominal de un à deux cents l'acre, sans soumission ni concurrence.

Quelle concurrence a-t-on invitée dans l'octroi de ces concessions ? Aucune. Au contraire, l'ancienne condition par laquelle les baux devenaient irrévocables après un avis de deux ans a été supprimée par ce Gouvernement à son arrivée au pouvoir, et de nos jours le ministre a porté la situation à son comble en accordant des baux irrévocables pendant 21 ans, et ce sans demander de soumissions, les accordant plutôt privément à ses propres amis.

Cette déclaration se continue ainsi :

. . . Plusieurs millions d'acres de terre ont été loués à ces conditions. Ces baux nuisent à la colonisation et sont au détriment des colons dans les régions adaptées à la colonisation.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je parlerai plus loin de l'adaptabilité de ces terres à la culture, mais permettez que je m'occupe d'abord de la concession de terres à pâturages qui a été faite à M. J. D. McGregor et dont a parlé l'honorable député de Calgary. Le 2 avril 1901, M. McGregor demanda à louer certaines terres à pacage situées au nord de la branche sud de la rivière Saskatchewan et à l'est de la rivière de l'Arc, dans le voisinage de Grand Forks. Ces régions se prêtaient admirablement à l'élevage et à l'irrigation. Comme l'a dit M. le ministre, le Pacifique-Canadien les traverse au nord, le chemin de fer Lethbridge, au sud et je crois savoir que M. J. J. Hill a demandé récemment une charte pour un chemin de fer qui les traversera du nord au sud. Le site est donc splendide et ces terres promettaient d'être un actif de grande valeur entre les mains de M. McGregor et ses associés. Le 14 décembre 1901, un arrêté en conseil fut adopté accordant un bail à pâturages qui contenait cette stipulation : " Exempté de la reprise des terres pour des fins de homestead." Je répète que sous l'ancien régime les baux stipulaient leur résiliation en tout temps, sur simple avis, afin de faire place à la colonisation s'il y avait lieu, mais dans la concession accordée à M. McGregor, cette stipulation a été omise et la terre n'était pas sujette à reprise pour des fins de homesteads. M. McGregor paya son premier loyer semestriel avec six " scrips " de la valeur de $480, preuve que M. McGregor achetait du scrip, opération légitime, et dont je ne le blâme pas. Il appert qu'il avait acheté ce scrip à 40 ou 50 p. 100 de sa valeur, avec lequel il a payé le loyer de ses terres, le Gouvernement l'acceptant au pair et M. McGregor réalisant un superbe profit. Ce bail contenait une autre disposition en vertu de laquelle les réserves pour l'abreuvage du bétail, qui avaient été jusque-là mises à part pour l'usage en commun de tous les éleveurs de la localité, cessaient d'exister et étaient retirées. Les honorables députés ne savent peut-être pas qu'il est absolument nécessaire d'avoir de ces réserves d'abreuvage dans l'ouest pour y conduire les troupeaux. Elles sont indispensables à tous les éleveurs. Il est facile de voir quel tort le retrait de ces réserves cause aux autres concessionnaires et quel grand avantage fut conféré à M. McGregor en supprimant celles qui se trouvaient dans ses pâturages. Le 24 décembre 1903, un arrêté en conseil fut adopté accordant des concessions de pâturages non seulement à M. McGregor mais encore à M. Hitchcock et à M. H. P. Brown. L'arrêté dit que ces personnes avaient occupé les terres sans bail pendant quelque temps auparavant, c'est-à-dire qu'elles avaient fait leur demande en 1901 et que la demande avait été accordée par décret mais que pour une raison ou pour une autre, les règlements avaient été suspendus pendant quelque temps. Plus tard, le 24 décembre 1903, l'arrêté du conseil fut adopté accordant les concessions à ces trois personnes et le ministre recommendait un octroi de 47,654 acres de terre à M. McGregor, à 2 cents l'acre pendant un terme de 21 ans à dater du 1er janvier 1904. MM. Philip et Kilgour agissaient comme procureurs pour M. McGregor. Le même M. Philip semble être très intime avec ceux qui sont mêlés dans les transactions de pâturages. Il est en renom pour les concessions de pacages comme il est en renom pour les concessions minières au Yukon.

Il était ancien associé de l'ex-ministre de l'Intérieur, un de ses concitoyens. Il était l'avocat non seulement pour M. McGregor mais pour M. Hitchcock et aussi bien pour la compagnie d'élevage de Grand-Forks. Il apparaît comme très intime avec ces personnes. Ainsi, le loyer de M. McGregor pour six mois a été payé avec du scrip de la valeur de $472.30. Le 24 février 1905, M. McGregor transporta à la compagnie d'élevage de Grand-Forks ses droits à la concession, et le document fut encore dressé par M. Philip, de Brandon. Voici en résumé l'historique de la concession accordée à M. McGregor. Maintenant M. Hitchcock entre en scène. Le 12 mars 1902, il fait une demande pour six townships situés en tout ou en partie près du confluent des rivières de l'Arc et du Ventre. Il demandait une concession de pâturage avec privilège d'enclos, vu que le terrain ne se prêtait pas assez aux fins du pacage, ce que nous verrons tout à l'heure. Un arrêté en conseil basé sur cette demande fut adopté le 4 juin 1902, accordant à M. Hitchcock un bail à pacage avec privilège d'enclos, couvrant une superficie de 44,605 acres de terre à 2 cents l'acre, le loyer payable tous les six mois. Disons que les réserves d'abreuvage servent en commun à tous les concessionnaires d'une localité et si les détenteurs de celles-ci en avaient souffert

quelque dommage, ils auraient certainement signifié leur protêt au Gouvernement. Mais je vois que le 30 juin 1903, M. Fraser, de Lethbridge, écrivit au gouvernement fédéral pour attirer son attention sur l'existence de réserves d'abreuvage dans toute la contrée. Evidemment M. Fraser ne désirait pas le retrait de ces réserves ; au contraire, il faisait valoir que la concession ne devait pas être accordée privément à M. McGregor vu qu'il y avait plusieurs soumissionnaires. Comment se fait-il qu'au lieu d'adhérer à la politique que son parti avait énoncée en 1903, de procéder par voie de concurrence, ce qui aurait rapporté beaucoup plus de profit au Gouvernement dans ce cas-ci, le ministre a traité privément avec M. McGregor, qui paraissait avoir l'avantage ?

Je reviens à la concession Hitchcock. Le 24 septembre un arrêté en conseil décidait que M. McGregor, M. Hitchcock et M. Brown avaient occupé leurs terres sans titre depuis deux ou trois ans et recommandait que le bail fut signé dans chaque cas. Le 1er janvier 1904, le bail avec M. Hitchcock fut signé pour 21 ans. M. Hitchcock paya son loyer semi-annuel à l'avance, soldant comme M. McGregor avec du scrip. Il y avait comme inspecteur de ces terres un nommé W. W. Stewart. Il écrivit à M. Cory, sous-ministre de l'Intérieur au sujet de la demande de M. Hitchcock d'acheter un dixième de sa concession sous prétexte que ces terres étaient sans valeur au point de vue agricole, mais qu'elles étaient absolument indispensables au concessionnaire. Je n'ai rien à dire contre M. Stewart, je ne le connais pas et je ne sais même pas s'il vit encore. Mais il n'y a rien que McGregor ou Hitchcock demandaient au département que cet inspecteur Stewart n'appuyât fortement de sa recommandation. Le 15 avril 1903 M. Hitchcock transporta ses droits à cette concession à la compagnie d'élevage de Grand-Forks, fusionnant la concession de McGregor et la sienne dans celle de la compagnie d'élevage de Grand-Forks. Puis un autre bail fut signé avec cette dernière pour remplacer les deux premiers, et en même temps elle payait $956 et une autre somme semblable le 10 août 1905, sur 95,000 acres de terre précédemment concédés à M. McGregor et à M. Hitchcock.

La demande du 1er janvier 1904, dont j'ai parlé il y a un instant, au sujet de l'achat d'un dixième de sa concession par M. Hitchcock et que l'inspecteur Stewart a appuyée, semble avoir été retirée. Une autre demande fut soumise, pour les deux concessions à la fois et ce, par la compagnie d'élevage de Grand Forks en date du 10 décembre 1904. A son tour elle désirait acheter un dixième de sa concession de 90,000 acres. M. Stewart parle dans son rapport de la qualité du sol. Le 27 décembre, le secrétaire du ministère de l'Intérieur à Ottawa écrivit à la compagnie d'élevage de Grand Forks, à Brandon, pour lui dire que le Gouvernement consentait à lui vendre moyennant $1 l'acre le dixième en question, soit 9,483 acres de terre. Le 27 octobre 1905, la compagnie paya comptant un quart du montant, $2,370, le solde devant être payé en trois versements annuels. On sait que ces terres auraient dû être choisies autour ou dans le voisinage immédiat des maisons d'habitation situées sur la concession. Ce n'était certainement pas l'intention de laisser choisir ces terres à $1 l'acre parmi les meilleures sur cette immense étendue de terrain. C'est pourtant ce qui fut recommandé et c'est ce que le département accorda en date du 23 décembre 1905. La compagnie parcourut six townships afin de choisir cette ferme de 9,483 acres. Elle prit donc le meilleur de ces 95,000 acres de terre et l'annonça par la suite dans son prospectus. Elle l'avait obtenu à $1 l'acre et elle devait le payer en quatre versements annuels. Cependant le secrétaire du département écrivit à M. A. B. Thompson, avocat, d'Ottawa, lui disant que si la compagnie qu'il représentait voulait avoir le titre de ces terres, elle devait payer immédiatement le solde restant. Comme elle voulait avoir son titre, elle versa aussitôt le coût de ses 9,452 acres de terre. Le jour suivant, elle avait d'abord payé en acompte $2,370.75 ; elle versa, le 20 novembre, $7,000 et, le même jour, encore $351.10 montant de l'intérêt.

Tel est l'historique aussi concis et succinct que possible de la compagnie d'élevage de Grand Forks jusqu'au temps où elle obtint possession de ces terres. Comment celles-ci ont-elles été adjugées ? Elles ne furent pas offertes à la concurrence publique bien que plusieurs personnes, comme le dit M. Fraser, de Lethbridge, dans sa lettre, voulaient les avoir. Elles ne furent pas adjugées au plus haut enchérisseur, mais sacrifiées par un marché privé à ces personnes, qui empêchèrent ainsi le pays d'obtenir un prix bien plus rémunérateur pour cette concession. Cette dernière fut accordée dans un temps où, d'après le rapport du département de l'Intérieur, la demande de terres à pacage était très grande, en partie parce que le département offrait, entre le mois de février et le 1er août, des concessions de pâturages avec privilèges d'enclos et que ceux qui avaient déjà des concessions sans ce privilège voulaient les échanger pour les premières qui étaient beaucoup plus précieuses. Mais un grand nombre de ces pétitionnaires furent mis de côté pour l'accommodement de M. McGregor et de M. Hitchcock. L'auteur de tout le trouble, comme l'a dit l'honorable député de Calgary (M. S. McCarthy) fut le ministre de l'Intérieur d'alors (M. Sifton), qui voulait centraliser dans sa personne tout le pouvoir et toute l'autorité de son ministère en enlevant au Gouverneur en conseil une prérogative qu'il avait jusque-là exercée. Il ne faisait en cela que réaliser le rôle qu'il s'était promis de tenir en prenant l'adminis-

tration du département de l'Intérieur, c'est-à-dire qu'il ne souffrirait aucune intervention du dehors, et qu'il gouvernerait à sa guise.

Il s'arrogeait ainsi tous les pouvoirs et pendant la durée de son omnipotence, il accorde neuf concessions de pâturages, dont une à la compagnie d'élevage de Grand-Forks et comprenant environ 100,000 acres de terre. Quels étaient les membres de cette compagnie ? Quelques-uns ont déjà été mentionnés. Le premier était J. D. McGregor, un homme qui tenait autrefois une écurie de louage à Brandon. Dès que M. Sifton eut pris les rênes de son département, il chercha une personne compétente pour représenter le ministère de l'Intérieur au Yukon et jeta les yeux sur M. McGregor dont l'entraînement comme loueur lui parût une preuve suffisante de ses aptitudes pour remplir la situation. M. McGregor fut nommé à plusieurs emplois, d'abord au commissariat des licences. En cette qualité il décidait du choix de ceux qui devaient avoir une licence. Il était aussi inspecteur des mines et percepteur des droits. Il réussit si bien au Yukon avec ce groupement de fonctions, qu'il démissionna après quelques années. Il était riche et sa richesse dépassait de beaucoup le total de tous ses appointements. Mais en démissionnant, il s'assura que sa situation resterait dans la famille. Il fut remplacé par son frère Colin. A son tour, M. Colin McGregor ne resta que peu de temps au service de l'Etat. Il s'aperçut qu'il réaliserait plus de profit en se lançant dans l'industrie dont il était l'inspecteur. Il devint associé de la maison Murray et Cie, marchands de spiritueux en gros. Cette maison eut pendant un temps le monopole de la vente de la bière dans la contrée. Puis, M. J. D. McGregor se mit à la recherche d'autres frais pâturages, et il jeta les yeux sur les terres à pacages. Comme il était bien avec l'ex-ministre (M. Sifton) il obtint cette précieuse concession. Dès qu'il en fût sûr, il l'amalgama avec celle de M. Hitchcock et alors tous deux vendirent leurs intérêts à la compagnie d'élevage de Grand-Forks, dont M. J. D. McGregor devint président et M. Hitchock, secrétaire. Lorsque le Gouvernement vendit à la compagnie d'irrigation Robins ses 380,000 acres de terre, dont la compagnie de Grand-Forks est la doublure, M. McGregor obtint les deux neuvièmes des actions, le major Saint-Aubin, un neuvième et le reste passa aux mains de M. Hitchcock personnellement ou en fidéicommis. Un autre associé de la compagnie de Grand-Forks était M. D. A. Ross, marchand de spiritueux, à Vancouver. M. Ross avait auparavant fait le même commerce au Yukon et lorsque la compagnie de Grand-Forks fut érigée en corporation, il en devint un des directeurs. Un autre des directeurs provisoires de cette compagnie était M. J. H. Ross, aujourd'hui sénateur au parlement canadien. Il était l'intime de M. Hitchcock et on me dit que ce dernier était son homme de confiance, lorsque M. Ross était membre du gouvernement des territoires du Nord-Ouest. Un autre membre de la compagnie de Grand-Forks était M. J. C. Murray, marchand de spiritueux à Dawson. Il fallait cinq directeurs provisoires pour obtenir la charte et J. C. Murray et Cie furent inscrits. Murray et Cie étaient M. J. C. Murray et M. Colin McGregor. La compagnie d'élevage de Grand-Forks reçut ses lettres-patentes le 28 août 1903. Son capital-actions fut d'abord de 300 actions à $500 chacune, ou $150,000. C'était au temps où la compagnie avait sa concession de pâturages sans privilège d'enclos. Dès qu'elle eut obtenu sa concession avec privilège d'enclos, la concession acquérant ainsi beaucoup plus de valeur, la compagnie porta son capital à $500,000. C'était le 1er juillet 1905. Le 27 octobre de la même année, la compagnie acheta le dixième de sa concession, soit 9,452 acres de terre à $1 l'acre. On a dit avec raison que sous le régime conservateur, toute concession de terres à pacages était entourée de restrictions et était susceptible de révocation pour les fins de colonisation et autres pourvu qu'un avis fut donné. Le gouvernement actuel fit disparaître ces restrictions de sorte que les concessions sont maintenant libres.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a beaucoup appuyé sur le fait que ces terres ne vaudraient rien à moins d'être améliorées par un système d'irrigation et colonisées. Chaque fois que nous nous plaignons que certaines étendues de terre ont été sacrifiées sans raison d'une façon irréfléchie, on nous répond invariablement par le même argument de l'aridité du sol et du vil prix de la terre. Ne nous a-t-on pas fait le même plaidoyer lorsqu'il fut question de la concession de 250,000 acres de terre à la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan. Ces terres avaient été vendues à un prix nominal et aujourd'hui elles sont une plaine verdoyante. On nous a dit que les colons refusaient de s'établir sur ces terres, mais il est notoire qu'aujourd'hui elles sont fortement peuplées et très fertiles. Naturellement lorsque nous avions des terres en abondance pour les fins de la colonisation, 15 ou 20 ans passés, le Gouvernement n'a pas pu vendre ces sections, mais ces terres ont pris de la valeur depuis et elles valent un prix élevé de nos jours. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) nous a dit que ces terres ne valaient rien, que l'inspecteur des homesteads lui avait fait rapport qu'elles ne s'adaptaient pas à l'agriculture, et que les personnes en quête de concessions disaient la même chose. J'ai par devers moi le rapport de M. J. B. Saunders, ingénieur consultant nommé par l'agence canadienne de Londres pour prononcer un jugement sur la valeur des 380,000 acres de terre qui

furent plus tard concédées à la compagnie Robins. M. Saunders était employé par le ministère de l'Intérieur et se rendit sur les lieux avec M. J. G. McIntosh, ingénieur chargé des travaux préliminaires et voici ce que dit entre autre chose M. Saunders :

Quant à la qualité du sol dans les limites de la concession accordée à la compagnie d'irrigation Robins, il n'y a pas de doute sur la valeur de ces terres. En général elles valent celles sur lesquelles le Pacifique-Canadien et la compagnie d'irrigation d'Alberta sont actuellement engagées à faire des travaux d'irrigation.

Est-ce que cela signifie que ces terres ne valaient rien ? Et le ministre ose dire que le Pacifique-Canadien ne veut pas de ces terres, car autrement il en aurait certainement fait la demande. Voyons à présent s'il en a fait ou non la demande :

Comme question de fait, le Pacifique-Canadien a fait la demande du lopin "A" ou de la plus grande partie de cette étendue. Il a fait cette demande il y a trois ou quatre ans lorsqu'il décida de s'engager dans l'irrigation. Son intention était d'affecter cette nouvelle étendue aux même fins.

Il y a tout lieu de croire donc que la mémoire du ministre lui fait défaut. Voici la déclaration de l'ingénieur consultant à l'effet que ces terres valaient celles que le Pacifique-Canadien avait entrepris de fertiliser par l'irrigation et en réalité, cette compagnie en avait fait la demande pour les soumettre au même procédé. Le Pacifique-Canadien ne les aurait pas demandées avant d'avoir entrepris ce projet. Le même ingénieur dit encore :

... Je suis certain que la compagnie d'irrigation d'Alberta avait l'intention il y a quelques années de pétitionner le département pour avoir des terres dans le voisinage de la coulée de Quarante-Milles qui sont présentement comprises dans la partie sud du lopin ou en sont voisines".

M. A. K. MACLEAN : Elles avaient donc de la valeur avant même d'être fertilisées par l'irrigation ?

M. W. J. ROCHE : Je vais prouver qu'elles avaient de la valeur même sans irrigation. Naturellement, elles valent beaucoup plus larsqu'elles sont arrosées par les canaux d'irrigation.

La compagnie peut raisonnablement s'attendre à vendre ses terres de $20 à $25 l'acre dès qu'elles auront été fertilisées par l'irrigation. C'est à peu près le prix que reçoit le Pacifique-Canadien pour la même qualité de terre.

La compagnie d'irrigation d'Alberta a retiré du marché les terres fertiles susceptibles d'irrigation et invendues, dans l'espoir de réaliser jusqu'à $50 l'acre avant cinq ans, et je ne vois pas pourquoi les mêmes terres dans les étendues "A" et "B" qui font partie de cette entreprise ne réaliseraient pas un prix aussi élevé que celles de la compagnie d'Alberta, pourvu qu'on puisse convaincre dès l'abord les colons en perspective qu'il leur sera possible d'obtenir toute l'eau voulue pour l'irrigation quand le besoin s'en fera sentir.

Dans l'étendue "A" les terres qui ne sont pas susceptibles d'irrigation devraient réaliser de $10 à $15 l'acre dès que les travaux d'irrigation seront complétés, car il en dépend beaucoup pour la valeur de ces terres de la distance à parcourir pour abreuver les bestiaux.

C'est ce qui fait que ces terrains acquièrent de la valeur. Certes, personne ne prétend qu'ils auraient la même valeur sans irrigation. Mais il parle ici des terres non irrigables. Lorsqu'une compagnie demande qu'on lui concède de ces terres, ses promoteurs ne comptent pas, bien entendu, qu'elles ont dès lors une valeur aussi grande que lorsqu'ils y auront dépensé $1,000,000 en travaux d'irrigation. Je vais citer quelques chiffres fournis par cet ingénieur consultant pour montrer quel bénéfice la compagnie compte réaliser sur la vente de ces terrains en dépit de la dépense d'un million que vont lui imposer les travaux d'irrigation. Aujourd'hui, la meilleure preuve que nous ayons de la valeur de ces propriétés se trouve consignée dans une brochure du chemin de fer canadien du Pacifique, où l'on voit que les terres non irriguées sont offertes en vente au prix de $10 à $14 de l'acre. Et l'on a pu constater par le passage que je viens de lire, que la compagnie d'irrigation de l'Alberta refuse de vendre, pour le moment, ses terres non irriguées, jugeant qu'elles acquerront beaucoup de valeur d'ici à quelques années. Voici comment s'exprime cet ingénieur à l'égard des recettes que la compagnie en question compte faire de ce chef.

Quant aux recettes que la compagnie compte obtenir de la vente de l'eau, je dirai qu'aux termes du règlement actuel régissant la vente de l'eau pour fins d'irrigation, le Gouvernement ne permet pas de demander plus que $1.50 par année.

Le ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Oliver) a déclaré que le Gouvernement, il y a quelques années, avait cédé à titre gratuit les privilèges relatifs à l'utilisation de l'eau. Eh bien, si le Gouvernement en a agi ainsi, la compagnie ne se propose pas de suivre la même ligne de conduite.

En conformité de la demande contenu dans le paragraphe final de l'interrogation, je donne ci-après un état indiquant ce que dans mon opinion la maison dite "Canadian Agency, limited" peut raisonnablement espérer réaliser d'ici à huit ou dix ans sur cette entreprise:

| | |
|---|---|
| De la vente des biens de "ranch" | $ 500,000 00 |
| De la vente de 85,000 acres de terre (irriguée), dans la zone "A", au prix moyen de $23 de l'acre.. .. | 1,955,000 00 |
| De la vente de 59,323 acres de terre (non irrigable), dans la zone "A", au prix moyen de $12.50 de l'acre.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 741,537 58 |
| De la vente de 10,143 acres ½ de terre (irriguée) dans la zone "B", si l'on réussit à irriguer une étendue égale au quart des terres à être acquises à $20 de l'acre.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 741,537 50 |

De la vente de 226,106 acres ¾ de terre (non irriguée) dans la zone "B", dans l'hypothèse ci-dessus, à $5 de l'acre.. .. .. .. .. .. .. 1,130,533 75

Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. ..$4,529,936 25

Si nous laissons de côté les $500,000, actif de la compagnie dite "Grand-Forks Cattle Company", pour ne considérer que les recettes provenant des terres, nous voyons que moyennant une dépense de $1,000,000 sous forme de travaux d'irrigation, la compagnie s'assure plus de $4,000,000 de la vente des terres. Cet ingénieur décrit ensuite la situation avantageuse de ces terres :

Les étendues de terrains comprises dans la concession à la compagnie d'irrigation "Robins" très bien partagées au point de vue des lignes de chemins de fer, la voie principale du Pacifique-Canadien passant à proximité de leur limite septentrionale, et l'embranchement de cette même ligne dit du Nid de Corbeau et qui aboutit directement aux riches centres miniers et autres de la Colombie-Anglaise, traversant la zone méridionale ou "B". En outre, il paraîtrait que la maison J. J. Hill projette de construire une voie à travers la zone septentrionale ou "A". L'établissement de voies ferrées est d'un avantage inappréciable pour toute partie du pays, en ce qu'il assure aux cultivateurs et propriétaires de ranches de faciles débouchés.

De plus, cette région repose sur d'inépuisables gisements houillers qui s'étendent très loin, et il a été foré des puits de gaz naturel à Medecine-Hat et Langevin, le premier de ces deux centres se trouvant, de cette source, approvisionné de combustible pour toutes les fins aussi bien que de gaz d'éclairage.

J'en ai dit assez, je pense, pour établir la valeur de ces propriétés. Mais ce n'est pas tout. M. Robert Hall avait été chargé particulièrement de faire rapport sur les terres exploitées par la compagnie dite "Grand-Forks Cattle Company", aussi bien que sur les autres biens formant son actif, et voici ce qu'il en dit :

Les biens-fonds de la compagnie comprennent 10,000 acres de terres de choix dans la province d'Alberta.

C'est-à-dire 10,000 acres achetées sur les 100,000 acres à un dollar de l'acre.

Ces terres avaient été choisies dans une superficie de 100,000 acres que la compagnie "Grand-Forks Cattle" (à responsabilité limitée) tenait à bail, et, à mon avis, leur valeur ne saurait être inférieure à $12 de l'acre dans les conditions actuelles, abstraction faite de ce qu'elles pourront acquérir de valeur plus tard.

L'expression "dans les conditions actuelles", veut dire sans irrigation, et comme le dit M. Hall "abstraction faite de ce qu'elles pourront acquérir de valeur plus tard." Ces terres ont été acquises du Gouvernement moyennant un dollar de l'acre. On admettra, je pense, que c'est là un assez joli bénéfice pour ceux qui se sont engagés dans cette spéculation. Ce n'est pas tout; il y a encore ceci :

M. W. J. ROCHE.

De ces 10,000 acres il y en a 1,200 de cultivées et qui, par suite des améliorations qu'on y a faites, valent bien $5 de plus de l'acre ce qui porte la valeur totale de ces terres à $126,000.

Il estime donc qu'il se trouve 8,800 acres d'une valeur de $12 de l'acre, et 1,200 d'une valeur de $17 de l'acre, $5 de l'acre se trouvant ajoutés en raison de ce que ces terres ont été mises en culture; et comme résultat, ces terres qui ont coûté à ces messieurs $10,000 en valent $126,000. Je suis persuadé que même l'honorable député de Lunenburg, (M. A. K. Maclean), tout habile avocat qu'il soit, trouvera difficile de légitimer cette affaire d'autant plus que le Gouvernement se trouve à favoriser de simples intermédiaires. Nous ne prétendons pas qu'il fût inopportun d'irriguer ces terres en vue d'accroître leur valeur ; mais pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas négocié directement avec des gens qui auraient garanti par dépôts leur aptitude à exécuter cet ouvrage ; on aurait ainsi évité le spéculateur ; car la conclusion de tout cela c'est que le colon devra payer davantage pour faire l'acquisition de ces terres. Si le Gouvernement voulait stimuler la colonisation, pourquoi n'a-t-il pas pris les moyens pour que les colons pussent, acquérir ces propriétés au prix le plus bas, sans avoir à payer tribut au spéculateur, que ces messieurs avaient tellement en horreur lorsqu'ils étaient du côté de l'opposition. On nous a dit qu'il fallait que la terre fût au colon ; nous avons entendu d'honorables membres du cabinet et leurs amis se glorifier de ce qu'ils n'avaient pas, depuis leur arrivée au pouvoir, concédé de terres pour la construction de voies ferrées. Ils l'ont fait, cependant, puisqu'ils ont renouvelé des concessions qui étaient devenues caduques. Mais admettons pour un instant qu'ils n'ont pas fait de concessions de terres aux chemins de fer ; il n'est plus nécessaire de leur en concéder aujourd'hui que le pays est pourvu de voies de communication et qu'on a commencé à l'exploiter. Quelle logique y a-t-il à comparer les conditions actuelles avec celles d'il y a vingt ans, alors que ces messieurs de la droite étaient eux-mêmes disposés à donner deux fois plus d'argent et deux fois plus de terres que le parti conservateur n'en offrait pour l'établissement d'une voie ferrée à travers ce pays, et cela sans succès !

Mais si le gouvernement libéral n'a pas accordé de concessions de terres à ces chemins de fer, la raison en est bien simple : si l'on tient compte de ce qui s'est passé ces années dernières, il ne lui restera plus bientôt de terres à donner ni aux chemins de fer ni à aucun autre : tout sera passé aux mains d'intermédiaires qui réaliseront d'énormes bénéfices sur les ventes. Le Gouvernement a vendu 250,000 acres à la compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan, à de ses partisans, moyennant un dollar de l'acre. On a déclaré que c'était là une plaine aride; mais le Gouvernement n'avait-il pas pour

le guider les indications fournies par son propre inspecteur, M. Spears, à l'effet que ces terres ne formaient pas une plaine aride comme on l'avait publié ; et cet inspecteur, en vue de convaincre le ministère de l'exactitude des renseignements qu'il lui fournissait, ne lui demandait-il pas de mettre à part 10,000 acres pour la culture des grains afin de démontrer aux colons de passage que ces terres étaient propres à la production des céréales et à la colonisation ? Mais ils n'en ont pas moins vendu ces terres à leurs amis politiques moyennant un dollar de l'acre, et ces acquéreurs les ont revendues aux colons à un prix variant de $8 à $12 de l'acre, et de ce fait sont devenus mililonnaires.

Mais le Gouvernement ne s'en est pas tenu à la vente des terres arables ; dans un état déposé, la session dernière et auquel j'ai fait allusion à cette session-ci, je vois qu'il a disposé de la même manière de terrains houillers. Le terre au colon, dites-vous ? Consultez l'état et vous y trouverez les noms d'une vingtaine de partisans du ministère qui se sont assurés la propriété de ces gisements houillers ; et quand cette affaire fut mise au jour par l'honorable député d'Alberta (M. Herron), qui demandait que les terrains houillers fussent tenus en réserve pour l'avenir, ne fussent pas aliénés, mais restassent aux mains de l'Etat dans le but de prévenir les disettes de combustible comme celle qui sévit actuellement, les membres de la droite s'empressèrent de rejeter sa proposition. Mais je constate que les journaux libéraux qui dans le temps approuvèrent la conduite du cabinet et critiquèrent le parti conservateur pour avoir fait cette proposition, ne sont plus du même avis ; et le "Globe" de Toronto a depuis, dans un article de rédaction, approuvé la ligne de conduite que nous préconisions alors.

Mais le Gouvernement ne s'en est pas tenu à la vente des terrains houillers ; il a été jusqu'à concéder gratuitement les terrains aurifères du Yukon. Les Guggenheims sous le nom d'un syndicat de compagnies minières, sont à s'emparer de tous les terrains aurifères, au détriment des simples particuliers ; et lorsque le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) fut questionné au sujet de l'étendu des concessions minières possédées par cette maison, il répondit qu'il n'en savait absolument rien. Il est bien étrange que le ministre de l'Intérieur ne sache pas ce qui se passe dans le pays quand cela crève les yeux de tous.

M. BENNETT : Le gouverneur est absent.

M. W. J. ROCHE : Oui, on n'en a pas eu de nouvelles depuis samedi. Mais le Gouvernement ne s'en est pas tenu à la vente de terrains aurifères ; il a vendu également les terres boisées, et des membres du Parlement et autres partisans du ministère se sont assurés la propriété de centaines de milles carrés des terrains forestiers les plus avantageux du pays. Ils ont ainsi immobilisé ces terrains entre les mains de particuliers, manière de faire qu'ils condamnaient avec tant d'énergie lorsque leurs adversaires étaient au pouvoir. Et aujourd'hui ils veulent mettre la main sur les terrains de pâture. Comme le disait quelqu'un il n'y a pas très longtemps, ces gens-là nous dépouillent de nos terrains houillers, nous dépouillent de nos terres arables et de nos terrains aurifères, il va nous falloir bientôt mettre sous clef les pâturages,—et on peut dire que c'est ce qu'il faudrait faire aujourd'hui, car le Gouvernement est en train de faire cadeau de nos terrains de pâture.

Mais ce n'est pas tout encore : le Gouvernement ne se contente plus de donner la terre, il donne aussi l'eau. Je ne fais pas allusion en ce moment aux privilèges d'utilisation de l'eau pour l'irrigation de ces terres, mais à la concession en bloc du petit lac des Esclaves et d'autres eaux au nord du lac Winnipeg, en faveur d'amis politiques, d'Archie McNee, de M. Mackenzie, de Selkirk, et d'un avocat de Montréal. Tous ces messieurs ont obtenu des baux avec privilège d'enclore, d'une durée de vingt et un ans ou de neuf ans, et le Gouvernement ne permet même pas aux colons de pêcher en vue de la vente, mais simplement pour leur propre consommation. On voit donc que le Gouvernement ne se contente pas de disposer de la terre, mais dispose également des eaux.

Pour toutes ces raisons, je pense qu'il est grandement temps de crier halte, et de soumettre cette importante question à l'attention de la Chambre. Le ministre n'a pas eu le courage de prétendre qu'il avait bien agi en mettant ces hommes en mesure de trafiquer de ces terres sur les marchés de l'univers entier, et de réaliser, sans débourser un sou, un bénéfice de $500,000 sur leur vente, bénéfice qui grossira d'autant les prix que devront payer, un jour, les colons. Cette vente s'est faite au mois de juin dernier, alors que le Parlement siégait et que le ministre de l'Intérieur cherchait à persuader la Chambre qu'il ne se ferait plus de trafic de ces terres. A ce moment même, le Gouvernement cédait ces privilèges de grande valeur à la compagnie d'irrigation Robins, composée des personnes que j'ai nommées et qui devinrent propriétaires, et trois mois plus tard, le 18 septembre 1906, les revendaient au prix de $500,000, dont $50,000 payables en argent, et les autres $450,000 en actions acquittées de la compagnie foncière de l'Alberta-sud. Je vous ai déjà dit quels sont les membres de la compagnie. De fait, le nom de M. Robins ne figurait pas dans l'acte de constitution du syndicat,—car je ne pense pas que ce soit là une véritable compagnie constituée en corporation. mais un syndicat.

Le Gouvernement aurait pu sauvegarder les intérêts du peuple en s'y prenant d'une manière tout autre. Il aurait pu, en premier lieu, adopter la pratique du gouverne-

ment des Etats-Unis, qui irrigue ses propres terres. Pourquoi notre gouvernement ne ferait-il pas de même ? Pourquoi ne réserverait-il pas la terre au colon, pourquoi ne dépenserait-il pas une somme suffisante à l'établissement d'un système d'irrigation, et ne vendrait-il pas ensuite les terres aux colons, supprimant ainsi le bénéfice de l'intermédiaire? Si le ministre veut se reporter au programme formulé par le parti libéral en 1903, il constatera qu'il se déclarait alors disposé à encourager toute mesure propre à stimuler la colonisation et à supprimer le bénéfice injustifiable de l'intermédiaire.

Rien n'empêchait le Gouvernement d'en agir ainsi ; et quant à tolérer la présence de l'intermédiaire, il aurait dû sauvegarder l'intérêt public en établissant un tarif maximum pour la vente de ces terres. C'est là une différence entre la compagnie à laquelle le ministre fait allusion et celle d'Alberta. Il n'y a pas de limite au prix que la compagnie en question peut exiger pour ces terres ; il n'y a pas de limite aux prix que le colon peut être obligé de payer à la compagnie dite " Alberta Land and Irrigation Company ", il a été fixé un prix ; elle ne saurait, en moyenne, demander au colon de lui payer plus de $5 de l'acre. N'est-ce pas là une différence très marquée entre les deux contrats ? Je pense en avoir dit assez sur cette question ; je me bornerai à ajouter que le ministre chargé particulièrement de la conduite de ce département n'a aucunement cherché à réfuter les accusations portées dans la circonstance ; il n'a pas cherché à se justifier du rôle qu'il a joué pour le bénéfice de ses amis politiques, qui n'ont eu qu'à se rendre en Angleterre pour y opérer la vente des privilèges qui leur avaient été concédés. Lorsque l'honorable ministre était tout simplement député d'Alberta, nous l'avons entendu souvent condamner ceux qui se portaient acquéreurs de chartes de compagnies de chemins de fer dans le seul but de les revendre. Mais aujourd'hui qu'il est ministre, chargé de la conduite du département même, il cède à ces messieurs des privilèges, des étendues de terrains d'une grande valeur ; et ses amis, sans y débourser un sou, revendent ces terres en Europe, et, en moins de trois mois, obtiennent $500,000 pour ce qui ne leur a coûté que fort peu de chose en argent. Inutile d'en dire davantage ; si ce n'est pour affirmer mon entière approbation de la proposition faite par l'honorable député de Calgary. Elle est entièrement dans l'intérêt du pays ; et si on l'accepte, elle sera très avantageuse pour les nouveaux colons que nous sommes tous désireux de voir heureux et contents et à même d'acquérir des terres au plus bas prix, ce que la ligne de conduite suivie jusqu'ici par le gouvernement actuel ne leur a pas permis de faire.

M. W. E. KNOWLES (Assiniboïa-ouest) : Monsieur l'Orateur, l'amendement proposé par l'honorable député de Calgary (M. S. McCarthy) soulève un important sujet de débat, auquel la Chambre ne saurait donner trop d'attention. J'ai été très heureux d'apprendre de la bouche de l'honorable député quelle était la portée de l'amendement ; mais n'en déplaise à cet honorable député et à l'honorable député de Marquette (M. Roche), il me semble qu'ils ont parlé plutôt de ce dont il n'est nullement question dans l'amendement. On a beaucoup parlé de ces baux de pâture accordés il y a déjà six ou sept ans, et dont il n'était nullement question dans la résolution proposée par l'honorable député de Calgary. A mon regret, je dois exprimer ma désapprobation de la manière dont l'honorable député de Marquette a plaidé sa cause et des remarques désobligeantes qu'il a faites sur le compte des personnes qui ont traité avec le Gouvernement, et dont il a cru devoir nous faire la biographie. Va-t-il falloir à l'avenir que ceux qui traitent avec le ministère se résignent à être l'objet de remarques insultantes et dommageables à leur réputation ? Quel déshonneur y a-t-il pour qui que ce soit d'avoir été commis à l'emploi d'un boucher? Quel déshonneur y a-t-il pour qui que ce soit d'avoir tenu une écurie de louage? Est-ce là une raison pour que la Chambre ne se déclare pas en comité des subsides, conformément à la proposition de l'honorable député ministre des Finances? Puis, monsieur l'Orateur, l'honorable député de Marquette nous a exposé, en un style très vif et très clair ses vues concernant la vente des terres de la vallée de la Saskatchewan. Cet honorable député ne pourrait mieux faire que d'inscrire sur le rôle une motion relativement à cette affaire. Cela nous fournirait l'occasion de démontrer victorieusement, comme nous l'avons déjà fait la session dernière, que cette affaire est tout à notre honneur et que nous n'avons pas à nous en excuser. En ma qualité de représentant de l'ouest, où se trouve située cette vallée de la Saskatchewan, je tiens à déclarer que cette vente de terres n'en est pas une dont le Gouvernement ait lieu de s'excuser, mais dont il peut, au contraire, se glorifier et que le peuple approuve. Avant de reprendre mon siège, je m'en vais m'efforcer d'établir que le contrat conclu par le Gouvernement au sujet de cette grande étendue de terres à proximité de Medicine-Hat, est tout aussi bien vu par les habitants de ce voisinage. Sans doute, l'honorable député de Calgary connaît aussi bien que moi les conditions de l'Ouest, et il ne me contredira pas, je pense, si j'affirme que les habitants de cette partie du pays approuvent à l'unanimité la ligne de conduite suivie par le Gouvernement dans cette circonstance et particulièrement la vente en question. Quant au bail que le Gouvernement a accordé en 1901, à M. James D. McGregor, il a été accordé par le moyen d'un décret du conseil. Si j'ai bien compris, l'honorable député de Calgary a

affirmé ici que le bail avait été accordé par le ministre en personne. Il se peut que je n'aie pas très bien saisi le sens de ses paroles, mais si c'est bien cela qu'il a dit, je désire contester l'exactitude de son affirmation. Le bail a été accordé le 14 juin 1901, et il en fut accordé un également à M. A. Hitchcock, de Moosejaw. Il est vrai qu'une de ses personnes a été naguère dans le commerce des boissons, il est vrai que l'autre a été banquier privé. L'honorable député de Calgary est avocat et a une nombreuse clientèle. Si un client venait le consulter au sujet d'une affaire qu'on lui proposerait de conclure, lui demanderait-il si la personne avec qui il se propose de traiter est banquier privé ou a expédié des boissons alcooliques au Yukon ? Il ne le ferait certainement pas.

M. LANCASTER : Est-ce l'habitude des banquiers de s'établir sur les terres ?

M. KNOWLES : La chose pourrait fort bien arriver. L'honorable député de Calgary nous a aussi donné lecture d'un prospectus préparé par un nommé Robert Hall, de Brandon, constatant que certaines terres vendues par le Gouvernement au prix d'un dollar de l'acre en valaient douze. Je ne connais pas M. Robert Hall. A première vue, je le prendrais pour un courtier d'immeubles cherchant à lancer une affaire, à se procurer des capitaux, et dans ce but, racontant—ces courtiers sont coutumiers du fait dans l'Ouest—quelque histoire incroyable. Mais je suis bien sûr que l'honorable député de Calgary ne voudrait pas risquer de ses capitaux sur des terres jusqu'à concurrence de $12 de l'acre, simplement sur les dires de M. Hall ; et je ne pense pas qu'il y ait lieu de poser la question de confiance sur une simple déclaration faite par M. Hall à Brandon.

M. R. L. BORDEN : Prenez garde de nuire à sa réputation.

M. KNOWLES : Si la réputation de M. Hall est transmise à la postérité, ce sera le fait de l'honorable député de Calgary. Quant à moi je ne le connais aucunement ; mais je ne suis pas du tout convaincu, en dépit de la déclaration de M. Hall que ces terres valaient $12 de l'acre.

Si toute les fois qu'il arrive à quelqu'un de réaliser des bénéfices sur les ventes de terres dans l'Ouest vous criez au scandale et à la corruption, il n'y aura guère de personne ayant vécu deux ou trois ans là-bas qui ne soit bientôt perdue de réputation ; parce que tous nous avons réalisé certains bénéfices dans les spéculations de terres. Cet été il m'a fallu payer $600 un terrain de 50 pieds acheté d'une personne qui trois ans auparavant avait fait l'acquisition de 160 acres à cet endroit moyennant $4,800. Il est, à ma connaissance, et il est encore beaucoup plus à la connaissance de quelques honorables députés de la gauche que certaines personnes ont acheté il n'y a pas bien des années, de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au prix de $3.50 de l'acre, des terres qui valent beaucoup plus que cela aujourd'hui. Ils savent beaucoup mieux que moi quelle est atuellement la valeur de ces terres. Au sujet de cette hausse rapide dans la valeur de ces propriétés, je dirai simplement que je me réjouis de ce que ces messieurs ont réalisé des bénéfices sur cet achat qu'ils ont fait de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique. Mais si vous affirmez que la compagnie d'irrigation Robins ou la compagnie " Grand-Forks Cattle," ou Arthur Hitchcock ou James D. McGregor sont des voleurs parce qu'ils ont réalisé des bénéfices sur la vente de terres dans le Nord-Ouest, vous allez transformer en voleurs une grande partie des habitants de ce pays. Je conteste la légitimité d'un tel raisonnement ; c'est faux et c'est absurde.

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

## Reprise de la Séance.

### RENVOI AU COMITE DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE QU'APPELLE —LAC LONG—SASKATCHEWAN.

M. WILBERT McINTYRE propose que l'article (n° 28) de l'ordre du jour portant renvoi au comité général du projet de loi (n° 25) relatif à la compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan, soit rayé du rôle, et que le projet de loi soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer et canaux et des lignes télégraphiques, pour y faire l'objet d'un nouvel examen.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable député voudra-t-il dire pourquoi il demande le renvoi de ce projet de loi au comité ?

M. W. McINTYRE : Il a été proposé en comité général, à l'article 2, un amendement qui va nuire grandement à la vente des obligations dont la compagnie désire faire une nouvelle émission ; c'est pourquoi elle demande que le bill soit renvoyé de nouveau au comité pour y subir un nouvel examen ; elle a un autre amendement à soumettre.

M. W. F. MACLEAN : Je saisis cette occasion de la discussion du présent bill ou de tout autre bill établissant un monopole en matière de service télégraphique pour signaler à l'attention de la Chambre les révélations faites à Toronto aujourd'hui au sujet d'indiscrétions commises par ces compagnies de téléphone et compagnies particulières pour la transmission des dépêches. Il est grandement temps, à mon avis, que l'Etat se charge des services téléphoniques et télégraphiques dans notre pays. Les révélations faites aujourd'hui à Toronto nous

font voir que l'intérêt public ne saurait être sauvegardé et le contenu des dépêches gardé secret...

M. LOW : Ce que vous dites ne se rapporte pas à la question.

M. W. F. MACLEAN : Je le sais ; mais je désire faire observer...

D'honorables DEPUTES : A l'ordre.

M. SPROULE : L'honorable député de Strathcona (M. W. McIntyre) devrait nous dire pourquoi il demande le renvoi de ce bill au comité des chemins de fer. Ce serait un acte sans précédent, de notre part, que de renvoyer ce bill sans qu'il en donnât une raison. S'il désire faire modifier le projet de loi, il devrait dire à la Chambre dans quel sens il désire le faire modifier.

M. W. McINTYRE : C'est que la rédaction primitive de l'article 2 du bill a été modifiée au comité des chemins de fer ; on l'a remplacée par un amendement et la compagnie considère que cet amendement serait de nature à nuire à la vente de ses obligations. Elle propose d'insérer un nouvel amendement en ces termes :

"Sauf les dispositions de l'acte des chemins de fer".

(La proposition est adoptée.)

## RENVOI AU COMITE DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DES QUINZE A LA RIVIERE BLANCHE.

M. LOUIS LAVERGNE propose que l'article de l'ordre du jour portant renvoi au comité général du projet de loi (n° 56) ayant pour objet d'autoriser la compagnie de chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche soit rayé du rôle et que le projet de loi soit renvoyé à un nouvel examen par le comité des chemins de fer et canaux et des lignes télégraphiques.

M. HENDERSON : Si le bill doit être renvoyé à un comité, c'est au comité des bills privés qu'il devrait être renvoyé ; car, la seule disposition litigieuse que j'aie découverte dans le bill en est une qui n'a aucun rapport aux privilèges accordés à la compagnie comme compagnie de chemin de fer, mais seulement aux privilèges accordés à la compagnie comme entreprise industrielle. Le comité des chemins de fer s'est occupé du bill en tant que bill de chemin de fer. Mais comme la mesure confère deux natures de privilèges, privilèges de compagnie de chemin de fer, privilèges d'établissement industriel, ce dernier aspect de la question devrait être considéré par le comité des bills d'intérêt privé.

Sir WILFRID LAURIER : Proposez un sous-amendement.

M. HENDERSON : Il se peut que ma proposition soit d'accord avec ce que demande l'honorable député (M. Louis Lavergne). C'est ce que j'ai proposé la dernière fois que le bill nous a été soumis.

L'hon. M. EMMERSON : Il me semble que la seule question soulevée à propos de ce projet de loi a trait à l'étendue des droits d'expropriation. Si je comprends bien, le comité se proposait d'autoriser cette compagnie à exproprier des terres pour les fins de son chemin de fer, et non pas en vue de l'utilisation des chutes d'eau. Ce serait chose facile pour ce comité de déterminer l'étendue des droits d'expropriation qu'il désirait accorder à la compagnie. Je suis assez certain que le désir du comité serait de restreindre ce droit aux terres requises pour les fins du chemin de fer. Je suis donc d'avis que ce bill devrait être renvoyé au comité des chemins de fer afin qu'il fixe l'étendue des pouvoirs qu'il désire accorder à cette compagnie.

M. W. F. MACLEAN : Le bill devrait être renvoyé également pour la raison que j'ai donnée, il y a un instant, relativement aux pouvoirs qui lui sont accordés pour la transmission des dépêches télégraphiques. On a affirmé—et véritablement, je crois—qu'une compagnie établie dans un but semblable, c'est-à-dire pour la transmission des dépêches, compagnie exerçant des droits étendus et qui était censée jouir de la confiance du public, avait installé un appareil d'interception expressément dans le but, à ce que prétend un journal important du pays, de prendre connaissance des conversations de ses clients. On l'a prise sur le fait.

J'ose dire que le même état de choses existe en ce qui regarde toutes les compagnies télégraphiques particulières. Nous accordons à cette compagnie-ci le droit de transmettre des messages télégraphiques. Dans l'Ouest, nous avons accordé ce même droit à trois grandes compagnies de chemin de fer, de telle sorte qu'aujourd'hui les affaires du pays sont à la merci de ces chemins de fer, de même qu'on a découvert que la ville de Toronto était à la merci de la compagnie de téléphone Bell. Il est grand temps de refuser d'accorder de tels pouvoirs à ces compagnies ; il est grand temps de nationaliser les services télégraphiques et téléphoniques. Que ces privilèges soient enlevés à ces compagnies, que l'Etat soit seul chargé de l'exploitation des services télégraphiques et téléphoniques de telle sorte que le public soit mis à l'abri d'indiscrétions comme celles que l'on vient de mettre au jour à Toronto. Je soutiens que le bill devrait être renvoyé en vue de modifier l'article conférant ce droit de transmettre les dépêches télégraphiques.

(La proposition de M. Louis Lavergne est adoptée).

## 2e LECTURE

Du projet de loi (n° 88), déposé par M. Geoffrion tendant à autoriser la compagnie des bacs transporteurs d'Ontario et de Québec.

## REPRISE DU DEBAT RELATIF A LA COMPAGNIE FONCIERE DU SUD DE L'ALBERTA.

M. L'ORATEUR : La délibération des projets de loi étant terminée, la Chambre passe à à la reprise de la discussion sur la motion relative aux subsides et sur l'amendement déposé.

M. KNOWLES : Lors de la suspension de la séance, monsieur l'Orateur, j'étais à vous signaler le mode d'argumentation adopté par l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) ; j'étais à démontrer qu'il s'était efforcé de préjuger l'opinion de la Chambre à l'égard de cette affaire en insistant sur les bénéfices que pourraient réaliser les particuliers qui ont conclu cet arrangement avec le ministre. J'ai fait observer la manière dont il avait fait allusion à M. Arthur Hitchcock et à M. James D. McGregor. Je ne saurais approuver davantage la manière dont il a parlé de M. James Hamilton Ross. Je crois qu'il est contraire aux règles de la discussion parlementaire de dire que l'honorable député s'est rendu coupable d'insinuations ; mais je ne saurais dire quel était son but en faisant observer que M. Ross avait participé à cette négociation. Tout d'abord, si le sénateur Ross a eu quelque chose à faire avec cette négociation, ce n'est pas de date récente et sa participation ne peut avoir aucun rapport à cette partie de l'arrangement que touche la proposition de l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy). Mais en admettant même que le sénateur Ross ait eu quelque part à ce bail jadis, quel peut bien être le but de l'honorable député de Marquette en introduisant son nom dans cette discussion ? Je ne voudrais pas me montrer injuste à l'égard de l'honorable député (M. W. J. Roche), mais je crois qu'il a voulu nous donner à penser que la participation du sénateur Ross à cette affaire n'est pas à son honneur.

De fait, je ne vois pas trop quelle peut être la fin de toute la discussion de cet après-midi si ce n'est de nuire de quelque manière au Gouvernement et aux amis du Gouvernement qui ont participé à cette négociation. Pour le sénateur Ross, comme pour M. McGregor, je dirai qu'il est homme à se défendre lui-même. Le sénateur Ross est mieux connu que M. McGregor et il n'est pas nécessaire que je prenne sa défense. Mais puisque l'honorable député a soulevé la question, je lui dirai que si, représentant de l'Ouest, de même que le sénateur Ross, il désire terminer sa carrière politique jouissant de l'estime et du respect de toute la population de l'Ouest, au même degré que l'honorable M. James Hamilton Ross, il lui faudra suivre une toute autre ligne de conduite que celle qu'il a suivie en prononçant ce discours aujourd'hui. J'ose dire que l'honorable député ne se risquera pas, non plus que ses amis, à dire dans l'Ouest des choses de nature à porter atteinte à la réputation du sénateur Ross. Car, je crois que dans le fond du cœur ils sont parfaitement convaincus, comme je le suis, que la longue carrière du sénateur Ross en qualité d'administrateur des Travaux publics dans le cabinet de l'honorable M. Frederick William Gordon Haultain, et en qualité de commissaire au Yukon, n'offre aucune prise au moindre soupçon, et cela, dans un pays où l'on était très soupçonneux. Etant donné la parfaite connaissance que la population de l'Ouest a de la haute honorabilité du sénateur Ross, l'honorable député de Marquette n'osera pas répéter là-bas ce qu'il a dit aujourd'hui sur son compte.

L'honorable député nous a déclaré également que la compagnie de chemin de fer du canadien du Pacifique avait demandé la concession de ces terres. Il croyait, semble-t-il, avoir prouvé de cette manière que ces terres étaient très recherchées. Je ne me rends pas très bien compte de ce qu'il pouvait avoir en vue en relatant nombre des faits qu'il a exposés à la Chambre. Mais il nous dit que le chemin de fer du canadien du Pacifique avait demandé la concession de ces terres Je ne mets pas en doute l'exactitude de la déclaration de l'honorable député, car je ne suppose pas qu'il l'aurait faite si elle n'était pas fondée ; mais nous avons ici dans les archives une lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dans laquelle elle déclare qu'elle ne veut pas de concession de terres dans cette zone. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a déjà fait allusion à cette circonstance, et la question est toute réglée. Avant même que ces terres eussent été aliénées d'aucune manière, même par l'octroi de ces baux comportant privilège d'enclore, le département de l'Intérieur avait eu soin de demander à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique si elle désirait obtenir de ces terres, et cette compagnie avait répondu au département qu'elle ne s'opposait pas à ce que ces terres fussent concédées, car elle-même n'en avait nul besoin.

La seule conclusion possible est donc celle-ci : c'est que si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait une demande en obtention de ces terres, elle a, plus tard, retiré sa demande.

M. BRISTOL : L'honorable député, voudrait-il bien nous donner la date de cette lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qu'il vient de mentionner ?

M. KNOWLES : Je n'ai pas cette lettre sous la main ; je fournirai plus tard ce ren-

seignement relatif à la date; cette lettre est au dossier. Je le répète, si la compagnie en question a demandé la concession de ces terrains, elle a, plus tard, retiré sa demande ; car, la chose ne saurait faire doute, la compagnie aurait obtenu ces terres, si elle l'eût voulu.

Le député de Calgary (M. McCarthy) trouve matière à critique dans ces baux avec privilège d'enclos. Eh bien ! mon collègue sait parfaitement tout ce qu'offre de difficulté l'administration de ces étendues de terres arides dans le territoire du Nord-Ouest. Il existe dans notre recueil de lois un acte d'application générale aux terres domaniales et il importe que les règlements administratifs figurant dans cette loi reçoivent une stricte application, dans la plus grande partie du Nord-Ouest. Je ne le cède à personne dans le désir de voir ces règlements s'appliquer avec toute la sévérité possible ; car c'est ainsi que nous réussirons le mieux à réaliser l'objectif que nous avons tous à cœur : la colonisation de ces territoires. Mais il existe dans les territoires de l'Ouest une grande étendue de terres à l'administration desquelles la stricte application de ces règlements administratifs relatifs aux homesteads crée de graves obstacles. Il y a là de vastes étendues de terres semi-arides, dont dix acres ne sont, probablement, en valeur, que l'équivalent d'un seul acre de terre dans les parties fertiles de la province. A l'égard de ces terres semi-arides, je reçois presque chaque jour, des communications où l'on me demande si le Gouvernement ne pourrait pas adopter quelque mesure répondant convenablement aux besoins de la colonisation. A mon avis, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) est parfaitement autorisé, en pareilles circonstances, à passer des marchés convenables, en conformité de la loi et des règlements administratifs, et qui aboutiraient à l'utilisation convenable et légitime de ces étendues de territoire. Il ne faut pas que ces terres demeurent incultes et vierges, et cela tout simplement parce que le ministère tient à l'application draconienne d'un règlement inflexible relativement aux biens de familles (homesteads). Le ministère peut compter que j'approuverai tout système qu'il pourra adopter, tendant à l'aliénation, dans les limites voulues, de ces étendues de terres, en vue de leur utilisation légitime ; et s'il est nécessaire, pour engager le public à prendre ces terres à titre de terres à pâturage, d'accorder aux locataires le privilège d'acheter soit 10 p. 100 de leurs tenures ou même davantage, je n'hésite nullement à déclarer que cette condition serait parfaitement légitime.

Ne l'oublions pas, pas un seul fermier ne voudrait ériger des constructions, des maisons d'habitation, des barges sur une terre dont il peut avoir la possession, sans en avoir le titre de propriété. L'exécutif a reconnu ce fait, puisque c'est par voie de décret du conseil, et non pas par arrêté du ministre que ces terres ont été aliénées et que



les locataires ont obtenu le privilège d'acheter dix pour cent des terres à pâturage comprises dans leur bail. Cette affaire ne s'est pas tramée dans l'ombre. On a dû lui donner publicité dans la " Gazette du Canada." Il s'est écoulé plusieurs années sans que personne ne soufflât mot de la chose ; et la Chambre a appris l'existence de cette transaction par la motion qu'on vient de nous soumettre cet après-midi et qui n'offre qu'un exposé inexact de l'affaire. Le député de Marquette (M. Roche) a cherché a créer l'impression qu'il y a quelque chose de louche dans la passation de ce bail, et voici la raison qu'il allègue, à l'appui : c'est que la Chambre était occupée à ses travaux parlementaires, en juin dernier lorsqu'est intervenu le contrat passé avec ces messieurs et que personne n'en a soufflé mot ici. Eh bien ! je ne sache point qu'il soit d'usage dans les bureaux de l'Etat que le chef d'un ministère tienne la Chambre, de jour en jour au courant de sa gestion, et cela, parce que la Chambre vaquerait, à cette époque à ses devoirs parlementaires. Je le répète, parce que le Parlement siège en ce moment et vaque à sa besogne parlementaire, cela n'oblige nullement le chef d'un ministère à dresser un rapport quotidien de la gestion de son ministère ; et on ne saurait invoquer à bon droit ce prétexte pour tenir ses actes en suspicion ou l'accuser de les dérober à la publicité. D'ailleurs, sans remonter bien loin dans le passé, il serait facile de prouver que l'honorable député est loin d'être autorisé à se livrer à pareil soupçon. La Chambre n'a pas oublié le fait de certain député de la gauche affirmant dans une lettre, avoir reçu certains renseignements d'une certaine personne, dans le nom duquel le mot " man " s'épelle avec deux " n " et ayant bien soin d'ajouter qu'il fallait tenir la chose secrète. Je le répète, encore une fois, bien que la Chambre vaque en ce moment à ses devoirs parlementaires, il n'est nullement nécessaire que le chef d'un ministère la tienne de jour en jour, au courant de la gestion de son département, et on ne saurait le soupçonner d'avoir voulu dérober ses actes à la publicité, puisqu'il ne lui est pas venu à la pensée de rendre ainsi compte de sa conduite.

Dans sa motion, le député de Calgary (M. McCarthy) soulève une question sur laquelle je suis bien aise d'être en lieu de formuler quelques observations : il s'agit du système d'irrigation établi par le Gouvernement au Nord-Ouest.

Mais avant d'aborder l'étude de cette question, je tiens à donner ici, au député de Toronto (M. Bristol) le renseignement qu'il m'a demandé : la date de cette lettre adressée au ministère par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, est le 12 juin 1903.

Il n'est nullement besoin que je m'accuse auprès de la Chambre pour lui faire part de mes vues au sujet de l'irrigation des terres, en général ; car dans la partie du pays

que je représente, il y a des milliers d'acres de terre dont le développement futur est fatalement subordonné à l'adoption de pareil système. A mon avis, il importe que le Gouvernement fasse preuve de plus de libéralité et de largeur de vues qu'il ne l'a fait par le passé, dans la gestion de ces terres semi-arides. Au lieu des restrictions que préconise l'honorable député (M. McCarthy) je préférerais que l'on se montrât plus libéral dans l'administration de ces districts semi-arides. S'il se rencontre des hommes qui veuillent dépenser dans ces districts des millions de dollars, dans le but de fertiliser ces terres, il importe de leur prodiguer tout l'encouragement possible, dans ce but. L'étendue de terres semi-arides contenue dans la concession Robbins est, après tout, quantité négligeable, relativement à l'immense étendue de terres riches à notre disposition, cette concession n'étant que de vingt-cinq milles carrés. Au moyen de l'irrigation, nous sommes en lieu de le croire, cette petite étendue de terres semi-arides, dont la vente fait l'objet de cette convention, sera fertilisée, au point de produire une récolte annuelle de grain, valant un million de dollars. Dans l'intérêt même d'un district de cette étendue, je verrais d'un bon œil, l'aliénation d'une bien plus grande quantité de ces terres semi-arides, de façon à ce qu'elles entrent dans la zône de production et de consommation ; et cela afin que l'Ouest devienne, comme nous le désirons tous, un territoire producteur de blé, et une source de richesses qui permettraient aux producteurs de cette céréale de faire des affaires dans les provinces de l'Est, ce qui aurait pour résultat de développer et d'unifier les deux grandes divisions du pays. Le besoin de l'irrigation s'accentue de plus en plus. Jadis ce besoin se faisait moins vivement sentir, et cela pour une double raison. La première raison et la plus naturelle, c'est qu'il y avait tant de homesteads à la disposition des colons qu'il n'y avait pas de nécessité de choisir des terres de qualité inférieure. Heureusement, ce temps n'est plus. L'Ouest s'est tellement développé que les homesteads de bonne qualité se font de plus en plus rares et par conséquent, force est bien aux colons de tourner leurs regards vers la zone semi-aride. Il est une autre raison qui nous impose l'obligation d'inaugurer un système d'irrigation plus libéral. Dans le cours des années, les graminées de semence ou les autres herbages dont on pourra avoir besoin dans ces territoires semi-arides auront été consommés par les troupeaux et il faudra alors recourir à quelque mode de reproduction ou bien à l'irrigation.

En feuilletant le compte rendu officiel des débats de cette Chambre, je constate que, dès le 14 avril 1890, un député, dont je suis l'un des successeurs, feu M. Nicholas Flood Davin présentait la motion que voici :

Qu'il importe que le Gouvernement dirige toute son attention vers l'établissement d'un système d'irrigation dans les territoires.

Sans m'attarder à citer *in extenso* ce compte rendu, je désire consigner ici quelques brèves observations tombées des lèvres du ministre de l'Intérieur du jour, l'honorable M. Dewdney. Voici le texte de ces observations :

C'est là, à mon avis, une question de très haute importance, et qui aurait pu être traitée dans cette Chambre avec grand avantage par les honorables députés qui représentent les territoires du Nord-Ouest. Nous aurions pu discuter non seulement la question de l'irrigation, mais aussi celle de l'approvisionnement d'eau, en général, dans cette contrée. Si la motion à l'étude eût été présentée plus tôt, durant cette session, un grand nombre de députés auraient exprimé leur avis sur la question, et je crois qu'elle mérite une très sérieuse considération.

L'honorable député prétend que notre pays n'a pas nécessairement besoin d'irrigation. Je me range à son avis sur ce point, car il n'y a qu'une faible partie des territoires qui aient un besoin absolu d'irrigation, et tous les ans, notre situation s'améliore sous ce rapport. Il est certaines sections des territoires qui bénéficieraient grandement de l'irrigation de quelques-unes des prairies, mais nous avons encore une immense étendue de terres inoccupées, qui n'ont pas besoin d'irrigation, et, en conséquence, je ne crois pas qu'il y ait lieu d'aborder cette question maintenant. Il y a des sections de la contrée des ranches où l'on pourrait aisément conduire l'eau des montagnes dans les plaines, et cela a déjà été pratiqué, dans une certaine mesure, par quelques propriétaires de ranches. Le temps n'est pas éloigné, j'en suis convaincu, où les propriétaires de ranches dans cette partie du pays, sentiront le besoin d'utiliser l'eau des montagnes, pour produire le foin nécessaire à leurs animaux. On fait aujourd'hui l'élevage du bétail sur un pied considérable, quoique sans exagération dans cette partie du pays, mais le temps viendra où les propriétaires de ranches ne pourront pas laisses vaquer leurs animaux jour par jour, mois par mois, toute l'année sans leur procurer de nourriture. Dans un avenir prochain, cette riche végétation des prairies aura disparu et, alors, les propriétaires de ranches se trouveront dans la même position que nos voisins des Etats-Unis. J'ai souvenance qu'en causant de ce sujet, il y a quelques années, avec l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake), il me dit qu'il se rappelait l'époque où la végétation dans Ontario-ouest était si luxuriante que chevaux et bestiaux trouvaient leur nourriture dans des champs non enclos, pendant la plus grande partie de l'hiver. Je ne doute nullement de ce fait, et c'est là notre condition dans l'Ouest; mais le temps viendra où cette riche végétation disparaîtra, où le pays sera occupé par une population nombreuse et où les terrains seront enclos, et alors, nos propriétaires de ranches feront venir l'eau des montagnes, afin de cultiver le foin nécessaire à l'alimentation de leurs animaux.

Il y a beaucoup de questions se rapportant à l'irrigation, sur lesquelles je tiendrais à obtenir l'avis des députés intéressés.

Ainsi, à cette époque, le titulaire du portefeuille de l'Intérieur prévit la nécessité qui a surgi, au cours de l'administration du gouvernement actuel et du ministre de l'Intérieur, ainsi que sous celle de son prédécesseur. Aujourd'hui que cette végétation luxuriante a été consommée et qu'il ne reste plus guère de homesteads à prendre, l'attention du public se porte naturellement vers les districts semi-arides. Une question s'impose ici : le district en question est-il oui ou non, semi-aride? Je dois répondre dans l'affirmative. Quelques-uns de nos collègues habitant les villes de l'Est révoqueront peut-être en doute cette affirmation. La chose n'a rien d'étonnant : passant leur existence dans les grands centres urbains, ils ne vivent pas dans un milieu où ils puissent se former une juste idée de la nature de ces districts semi-arides. Aussi, à titre de citoyen de l'Ouest, je tiens à déclarer, en toute déférence pour ces collègues, que l'irrigation est un besoin urgent de ces districts, et j'en suis convaincu, tous mes collègues de l'Ouest se rallieront à mon avis sur ce point. D'ailleurs, il n'est pas besoin de faire une démonstration en règle pour convaincre la Chambre à cet égard. Je me contente d'emprunter quelques citations d'un ou deux rapports qui figurent dans ce dossier. Je ne citerai pas le rapport de M. Stuart, qui, m'apprend-on, n'est plus de ce monde ; ce rapport a déjà été cité ici cet après-midi, et au dire du député de Marquette (M. W. J. Roche) ce document aurait peu de valeur. J'emprunte mes citations au rapport dressé par M. John W. Thompson, inspecteur des homesteads, en date du 17 avril 1901. Relativement à une partie de ces terres, il dit :

Je constate qu'elles sont absolument impropres à la colonisation, se composant, pour la plupart, de terrains ondulés, au sol léger et presque sablonneux, sans autre eau que celle des rivières. Dans toute cette plaine, je n'ai pas rencontré un seul arbre et l'herbe y est fort courte et clairsemée.

Puis, après avoir décrit la forme des berges de la rivière, il ajoute :

Ces terres sont certainement impropres à la colonisation, et à mon avis ce serait une erreur de permettre aux colons de s'y établir, à titre de homesteads, vu que cela n'aboutirait qu'à l'insuccès des homesteaders qui chercheraient à les cultiver et à rendre ce territoire impropre comme pâturages, le seul usage auquel il puisse se prêter.

A la même page figure le rapport que le ministre avait, sans doute, sous les yeux, quand il traita cette affaire, dans son ministère. C'est un rapport de W. W. Stuart, inspecteur des "ranches", à Calgary, en date du 9 janvier 1901. Relativement à d'autres lisières de terrain, qui se trouvent aussi dans la section dont il s'agit ici, ce soir, il dit :

Elles sont absolument sans valeur au point de vue de l'agriculture, mais elles sont indispensables au locataire de terres à pâturage en arrière à cause des privilèges relatifs à l'utilisation de l'eau.

A l'égard d'autres terres, il dit :

Ces terrains sont quelque peu entrecoupés de coulées et ne sont pas propres à la culture.

Au sujet d'une autre lisière, il dit :

Si l'on a soin d'enclore ces terrains et d'en éloigner les bestiaux, ils peuvent, durant la saison des pluies, produire une quantité de foin de prairie. Les sections 4, 5, 9, 16 et 17, township 13, rang 11, à l'ouest du 4e méridien, rentrent dans la catégorie des terres mentionnées en dernier lieu. Elles sont impropres à la culture.

Plus loin, au sujet de certains terrains, il ajoute :

Il a existé beaucoup d'essences sur ces terres, mais on a abattu la plupart des arbres de quelque valeur et on les a enlevés. Il s'y trouve aujourd'hui d'épaisses broussailles et ces plantes rabougries n'ont d'autre utilité que celle de servir d'abri aux bestiaux, l'hiver. J'estimerais que ces terres en moyenne, ont une valeur d'un dollar l'acre au plus; et comme elles sont impropres à la culture et qu'il s'agit ici de la section affermée par M. Hitchcock, rien n'empêche qu'on les vende. Sans tenir compte des autres aspects de la situation dont il a été question dans d'autres rapports se rattachant à de semblables demandes d'achats, j'ai toujours pensé que dans un district qui ne se prête qu'aux besoins du pâturage, il conviendrait de vendre aux locataires une étendue convenable, quand ce ne serait que dans le but de les encourager à apporter à leurs "ranches" des améliorations de nature permanente.

Ainsi, de l'aveu de nombre d'autorités, tant au ministère que parmi les citoyens en vue au Nord-Ouest, il n'y a qu'un seul moyen de rendre ces terres utilisables, au point de vue du pays, c'est par l'irrigation.

Abordons maintenant un autre aspect de la question. Quel mode d'irrigation faut-il adopter? Nos collègues de la gauche ne prendraient pas une attitude de nature à se populariser, en affirmant qu'ils sont hostiles à l'établissement d'un système d'irrigation dans l'Ouest. Les divergences d'opinion sont bien permises quant à la meilleure méthode à adopter. La chose va sans dire, différentes méthodes s'offrent à notre choix. D'abord, chacun pourrait irriguer sa propre terre : mais à mon avis, la chose n'est guère réalisable. Si je ne me trompe, il faudra amener l'eau d'une distance d'environ quarante milles, et il serait inutile de prendre le temps de la Chambre pour prouver que l'irrigation, laissée à l'initiative privée de chaque propriétaire, est une chose irréalisable. Vient ensuite la méthode coopérative. Les exemples qu'on nous a cités prouvent également l'inefficacité de cette méthode. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) nous a mis sous les yeux les tentatives basées sur ce système ; il nous a cité la tentative effectuée sur la ferme Springbank et le pro-

jet d'irrigation de Calgary ; or, dans chaque cas, cette tentative a échoué. En général, les tentatives de coopération sont vouées à l'insuccès, et, je le répète, l'expérience prouve que le système coopératif d'irrigation n'a été ni réalisable, ni couronné de succès.

Le député de Marquette (M. Roche) a présenté quelques observations sur la question de savoir si le Gouvernement fait acte de sagesse en construisant ces travaux. Si l'honorable député, de concert avec ses amis politiques, y compris le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) veulent bien nous déclarer catégoriquement ici s'ils approuvent la construction de ces travaux d'irrigation par l'Etat, alors nous saurons à quoi nous en tenir sur leur attitude. Mais il en est de cette question comme de celle du tarif: nous ne savons pas précisément quelles sont leurs vues, collectivement, sur cette question ; et pourtant, pour les populations de ces districts semi-arides de l'Ouest, le problème de l'irrigation a plus d'importance que la question du tarif, et ces populations tiendraient à connaître la pensée des députés de la gauche à cet égard.

Quant aux vues du Gouvernement, nos concitoyens les connaissent parfaitement, la chose va sans dire. Je désire ajouter quelques mots à l'égard du système adopté par le Gouvernement : celui de l'irrigation par des sociétés d'initiative privée, c'est-à-dire que le Gouvernement adjuge l'entreprise à une compagnie pour la construction des travaux d'irrigation et la vente des terres. Franchement, je suis partisan de ce système. L'heure n'est pas encore venue où le gouvernement fédéral doive se charger de la construction de ces canaux d'irrigation. Cette heure sonnera peut-être avant longtemps ; mais pour le moment, j'approuve l'attitude que prend le Gouvernement sur cette question. Je désire citer à la Chambre l'opinion d'un homme qui fait autorité en matière d'irrigation et qui traite de la question de construction de ces travaux par des corporations comme cela se fait aux Etats-Unis. Cet homme, est M. Elwood Mead, auteur de plusieurs traités sur la question de l'irrigation et qui fait autorité aux Etats-Unis. Je cite :

> Le premier pas à faire pour transformer des déserts couverts de broussailles de sauge en champs de grains, c'est la construction du fossé ou du canal. La colonisation d'une contrée, avant qu'on ait pourvu aux besoins de la terre en y amenant l'eau voulue pour l'irrigation, entraîne des souffrances inutiles. Entre l'agriculture au moyen de l'irrigation et l'agriculture au moyen de l'eau de pluie, il se rencontre, au début même, une différence fondamentale, de sa nature. Nous nous sommes habitués à considérer l'agriculture comme une industrie non capitalisée et il s'est débité force inexactitudes au sujet de cultivateurs qui se seraient créé des foyers dans l'ouest aride, par leurs seuls efforts personnels, comme on l'a fait jadis dans les prairies de l'Iowa et de l'Illinois. Ceux qui font pareille tentative constatent que la beauté du paysage et l'air pur de la montagne constituent une aide peu appréciable quand il faut construire des canaux ou creuser des fossés.
>
> Cette conception erronée des frais à effectuer, au début, a été la source de nombreux déboires éprouvés par certaines personnes, et a fait obstacle à l'établissement de lois convenables. Tout le monde reconnaît la nécessité du capital et de l'organisation dans la construction des chemins de fer. Il n'est personne qui n'apprécie la nécessité de capitaux pour l'érection d'une fabrique et qui ne décernerait un brevet d'insanité à l'aide-maçon ou au gâcheur essayant de construire seul un édifice de six étages; et cependant nombre de gens prétendent que le travail de construction bien autrement ardu et dispendieux qui doit précéder l'irrigation des terres arides peut être mené à bonne fin par des gens en quête de foyers, sans argent, sans organisation, et ne possédant point les connaissances techniques voulues pour la solution du problème.

L'auteur, (page 52 et suivantes de cette édition-ci) nous fait le tableau des insuccès auxquels ont malheureusement abouti, aux Etats-Unis, les travaux d'irrigation, œuvre de l'initiative privée et de la coopération ; et les exemples qu'il emprunte du Colorado, de l'Utah et de la Californie relativement au mouvement se rattachant aux travaux d'irrigation doivent nous convaincre que ne réussira à rendre à la culture ces terres arides que par un seul moyen : c'est que la construction de ces travaux soit confiée à quelqu'un qui possède d'abondants capitaux et les connaissances techniques voulues. En pareilles circonstances, le Gouvernement a passé un marché de cette nature.

La cause du débat soulevé par les députés de la gauche, j'ose le dire, ce n'est pas le ministère, mais la loi même qui régit nos terres domaniales. Cette loi déclare que le cabinet est autorisé à prendre l'initiative voulue en pareille matière ; or le cabinet en passant ce marché, a agi dans la limite de ses attributions, et à mon avis, les députés de la gauche auraient dû demander la modification de la loi. Il ne suffit point de prétendre que la loi est défectueuse puis de soulever un débat ici et de s'écrier que la conduite du Gouvernement est digne de censure. Le moyen légitime à prendre pour remédier à ce grief, ce n'est pas en récriminant ainsi contre le Gouvernement et en le blâmant d'avoir appliqué la loi votée par cette Chambre ; mais c'est de demander la modification de cette loi. La loi des terres fédérales, chapitre 31, art. 12, statuts de 1898, contient le texte que voici :

> Le ministre de l'Intérieur pourra retirer de la vente générale et de la colonisation, en vertu des dispositions dudit acte relatives aux établissements, tous terrains dans les territoires du Nord-Ouest qu'il croira être trop arides pour être convenablement cultivés sans l'aide de l'irrigation; et il pourra en disposer en faveur de toute personne aux prix et termes, et sauf les conditions, quant à leur colonisation ou établissement, et quant à leur

culture à l'aide de l'irrigation, que le Gouverneur en conseil fixera et prescrira.

Ces messieurs, hommes parfaitement honorables, se sont adressés au Gouvernement et lui ont dit : " Nous désirons passer un marché, sous l'empire de cette loi ". La loi du pays les autorisait à cette démarche. Usant du privilège que possède tout citoyen de conclure un arrangement commercial avec le Gouvernement, ces messieurs ont passé le marché en question. Le premier venu pourrait s'adresser ainsi au Gouvernement et lui faire la même offre. La plus grande partie de ces terres se trouvent dans mon district. Aujourd'hui même, le député de Montmagny (M. A. Lavergne) nous a adressé des observations sur la distribution des faveurs de l'Etat dans son district. Bien que, par suite de ce marché, on ait aliéné des terres domaniales dans mon district, personne ne m'en a soufflé mot à cette époque ; mais il s'agit d'un marché administratif de la nature des traités qui peuvent intervenir, sous l'empire de cette loi des terres domaniales, entre le Gouvernement et tout citoyen, et il ne s'agit nullement d'un marché que seuls ces messieurs auraient eu le privilège de conclure. Le marché passé avec ces messieurs est le résultat de circonstances favorables dont tout le monde aurait pu également bénéficier. La politique est tout à fait étrangère à cette affaire. Ces terres domaniales ont été l'objet de nombre de marchés similaires, en vertu desquels on a acheté une certaine étendue de terres arides à $3 l'acre, sous condition de verser $1 comptant et le reste en travaux d'amélioration effectués sur ces terres.

Par le passé, ces marchés administratifs n'ont pas donné lieu à la censure. Les objections soulevées aujourd'hui contre ce marché tiennent-elles uniquement au fait que l'honorable M. James Hamilton Ross a jadis eu quelque intérêt dans ce bail ? La seule raison d'être de tout ce débat est-ce parce que M. Hitchcock et M. Ross seraient des amis personnels ; ou que M. McGregor aurait, autrefois, demeuré au Yukon ? Je saurais infiniment gré aux députés de l'opposition, s'ils voulaient bien nous dire en quoi ce marché diffère essentiellement d'autres traités intervenus avec le Gouvernement. Le Gouvernement a passé ce marché, au même titre que tant d'autres marchés administratifs intervenant entre l'Etat et ceux qui veulent traiter avec lui. L'honorable député a formulé une observation au sujet de la question du dépôt. Ignore-t-il donc que cette compagnie a effectué un dépôt d'au delà de $19,000 et qu'il existe un récipissé de dépôt, délivré par le ministère ? Certes, cela prouve bien que la compagnie entend adhérer strictement au traité intervenu avec l'Etat. Ce n'est pas ainsi qu'agiraient de simples spéculateurs. La compagnie a fait preuve de loyauté et de sincérité dans cette question. On a observé la coutume en vogue au ministère; on a retiré les terres de la colonisation et le marché est intervenu, non pas avec le ministre lui-même, mais avec l'exécutif ; voilà ce que prouve le dossier : la publicité voulue a été donnée au marché, dans la " Gazette du Canada ". Rien ne nous autorise à croire que ce marché ne soit pas frappé au coin de la loyauté et que cette compagnie ne soit pas sincèrement décidée à coloniser, à développer cette contrée et à y effectuer les travaux d'amélioration voulus. Les députés de la gauche n'ont pas, que je sache, réussi à prouver que le Gouvernement ait négligé d'apporter à ce marché une seule garantie légitime qui y devait figurer. Il est vrai, comme l'a fait observer le député de Marquette, que dans le traité primitif on avait inséré une clause portant défense de vendre ces terres à un prix supérieur à $5 l'acre. Je crois qu'il en est ainsi. Mais à quoi se résume cette stipulation ? L'honorable député (M. W. J. Roche) en conviendra, cette clause est vide de sens. Si j'achète un terrain d'une autre personne et que je stipule de ne pas le vendre à un prix inférieur à cinq dollars l'acre, je puis fort bien, si je le désire, le vendre à un pseudo-acheteur pour $4 l'acre. Si l'on veut que cette compagnie fasse des affaires et qu'elle retire de son entreprise de légitimes bénéfices, le Gouvernement ne doit pas tenir à pareille stipulation et déclarer que la terre ne vaut pas plus de $5 l'acre. La compagnie vend ces terres et il importe que, par la vente de ces terres, elle réalise de légitimes bénéfices de son entreprise. Pareille clause, si on l'insérait dans le contrat, serait absolument vide de sens et on pourrait facilement l'éluder.

Il est un autre point qu'on a négligé de mettre en relief et que je tiens à mentionner ici : c'est que, parmi les terres qui font l'objet de ce contrat, il s'en trouve une forte partie—c'est le vingtième de ces terres—qui sont la propriété de la compagnie de la baie d'Hudson. Ces terres gagneront en valeur et le pays en bénéficiera. Il y a, en outre, les sections de terres affectées aux usages scolaires. Ici encore, le Gouvernement bénéficiera dans une large mesure, de l'amélioration de ces terrains. Quand viendra l'heure d'aliéner ces deux sections de terrains affectés aux besoins des écoles, dans chaque township, le Gouvernement sera en mesure de réaliser de meilleures recettes à même la vente de ces terrains. Les profits que le Gouvernement réalisera, de ce seul chef, je crois, s'élèveront à près de $500,000 ; à tout événement, ce chiffre sera fort élevé. Il est une considération dont il faut tenir compte : c'est que, par l'emploi de leurs capitaux, grâce à leur esprit de progrès et d'initiative, grâce encore à leur esprit de spéculation, ce qui revient à dire qu'ils mettent leurs capitaux au jeu, ces messieurs donnent une plus grande valeur aux terres de la compagnie de la baie d'Hudson et, pour le moment même, aux

terres domaniales de l'Etat. Un journal de Calgary a censuré ce marché, mais je serais curieux de savoir ce qu'en pensent les journaux de Medicine-Hat. La ville de Medicine-Hat, qui est en plein progrès, comme on le sait ,est située à huit ou neuf milles de cette lisière de terrains, et le "Times" de cette ville publie ce qui suit :

Ce projet est gros d'heureuses conséquences pour Medicine-Hat, vu qu'il tend à ouvrir à la colonisation une vaste étendue de terres qu'on a considérées jusqu'aujourd'hui comme impropres à l'exploitation agricole. Il s'y établira sans aucun doute, des fabriques et des raffineries de sucre de betterave. Les bureaux de la compagnie d'irrigation et des terres seront installés ici et la colonisation du pays que traversera le canal d'irrigation sera l'événement le plus important et le plus gros de résultats heureux qui ait encore surgi pour Medicine-Hat. La réalisation de cette œuvre ne fait plus doute, et les travaux se continueront à bref délai.

Ce journal, qui se réclame du parti conservateur, ignorait que le député de Calgary dût présenter cette résolution qui tend à faire péricliter toute l'entreprise. Il verrait d'un mauvais œil tout ce qui pourrait entraver la réalisation de cette entreprise qu'on tient déjà, à Medicine-Hat, pour chose assurée. L'autre journal de Medicine-Hat, le "News", s'exprime à l'égard de ce projet dans le sens que voici :

Dès qu'on pourra cultiver la betterave, il sera établi une fabrique à Medicine-Hat, afin d'utiliser les produits des terres. La culture de la luzerne permettra l'élevage d'un nombre immense de porcs dans le district et l'on se propose d'ériger le plus grand établissement de salaisons du Canada afin d'y traiter la production.

Chacun de ces journaux consacre deux ou trois colonnes à ce grand projet et les habitants du district le plus directement intéressé, sans distinction de couleurs politiques, appellent de tous leurs vœux la réalisation de cette entreprise et d'autres entreprises similaires relativement à d'autres étendues de terrain. Personne, dans ce district, ne s'avise de critiquer l'attitude du Gouvernement. Je le déclare à regret, mais si ce débat à surgi, c'est, sans doute, que les députés de la gauche, aux abois, à bout d'arguments sont dans l'absolue impuissance de formuler aucune accusation réelle contre le Gouvernement. Après avoir proposé cet amendement à l'égard de l'irrigation, ils se livrent à toute sorte de déclamation concernant les territoires aurifères du Yukon, les terres de la vallée de la Saskatchewan, la vente des forces hydrauliques, et autres sujets qui n'intéressent en rien l'amendement. Sans doute, ce scandale à titre d'engin politique, pourrait être utile à ces messieurs, s'ils savent habilement l'utiliser; mais qu'ils ne l'oublient point, il est toujours dangereux de jouer avec des armes à deux tranchants. Quant à ce marché administratif, non seulement le Gouvernement n'est pas en lieu de faire ici amende honorable pour l'avoir passé, mais au contraire, il faut lui savoir gré et le louer d'avoir pris pareille initiative Je suis bien aise que ce débat ait surgi ; car c'est là un projet auquel il importe de donner toute la publicité possible. Il faut que les capitalistes sachent qu'il existe ici de vastes étendues de terres domaniales que nous les invitons à acheter et à améliorer, tout en s'enrichissant par là même, s'il se peut, mais en améliorant aussi ces terres, de façon à en tirer d'abondantes récoltes de betteraves et d'autres produits agricoles.

Le député de Calgary prétend que le Gouvernement dans le bill d'autonomie, s'est réservé la propriété des terres domaniales, de façon à pouvoir en disposer au bénéfice de ses partisans. Il est nombre de gens qui ne se sont pas ralliés à l'avis des députés de la gauche, et n'ont pas approuvé l'attitude qu'ils ont prise à l'égard de cette mesure législative. Sans doute, sur plus d'une question, le jugement qu'ils portent est sain ; mais si leur attitude à l'égard du bill de l'autonomie provinciale est légitime, alors force nous serait bien de conclure que nombre de nos concitoyens de l'Ouest ont fait erreur ; car dans l'Alberta, le peuple a élu 23 députés favorables à cette mesure, contre 2 députés hostiles. Si l'honorable député soutient que c'est là un jugement erroné, alors je lui dirai que les électeurs de Calgary se sont également trompés, en confiant le mandat électif à celui qui les représente dans cette Chambre. Quand mon honorable collègue affirme que le Gouvernement s'est réservé la gestion des terres domaniales, au bénéfice de ses partisans, dans un but de favoritisme politique, je suis tenté de lui renvoyer l'accusation et de répliquer qu'en soulevant ce débat l'honorable député ne s'est inspiré que de l'intérêt d'une coterie politique.

Je m'attends à lire, dans les colonnes des journaux conservateurs, des articles avec entêtes flamboyants, au sujet de la distribution de ces terres aux intimes du Gouvernement et leur vente à des garçons-bouchers et à des valets d'écuries. Voilà pourquoi on a soulevé ce débat devant cette Chambre. Nous étions presque déshabitués de ce genre de débats et l'on commençait à se demander avec étonnement : Qu'y a-t-il ? Que fait l'opposition ? Je me prends presque à souhaiter que ces messieurs puissent enfin découvrir quelque scandale réel, imputable au Gouvernement; car alors nous assisterions à une bataille en règle. Cette accusation est tellement vide de sens qu'en cherchant à défendre une mesure si légitime contre ces attaques, on croit combattre des moulins à vent.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine, Montréal) : M. l'Orateur, si l'honorable député qui m'a précédé se fut donné la peine de lire le texte de la résolution présentée par le député de Calgary (M. M. S. McCarthy), il aurait compris qu'au moins la moitié de

ses observations n'ont pas de raison d'être, d'autant plus qu'il s'est évertué à défendre ce que nous n'avons pas tenté d'attaquer et à établir ce que nous admettons très volontiers. La première partie de la résolution est ainsi conçue :

Bien que nous approuvions toute entreprise légitime tendant au développement et à la colonisation de cette partie du Canada occidental qu'on ne peut rendre propre à la culture qu'au moyen de l'irrigation...

Cette partie de la résolution, si je ne me trompe, traduit non seulement la pensée de l'opposition, mais encore celle de la droite. Nous rivalisons de zèle avec l'honorable député et ses collègues, quand il s'agit d'encourager toute entreprise légitime tendant au développement de la partie du pays qu'il habite. En fait, nous apprécions autant que le fait l'honorable député, l'importance de cette question de l'irrigation pour une partie considérable du Canada. Ceux qui sont au courant du développement effectué à cet égard aux Etats-Unis savent qu'il s'y trouve 12,000,000 d'acres soumis au régime de l'irrigation ; qu'on y a consacré, et à bon droit une somme de $250,000,000 à des travaux et à des canaux d'irrigation, afin de rendre cultivables des terres arides ; et que les récoltes recueillies sur ces terres atteignent une valeur annuelle de $100,000,000.

Ce système n'est pas à l'état d'essai sur ce continent, et son application n'a pas été sans succès au Canada. Plusieurs de ces essais ont été couronnés de succès, et nous avons acquis la certitude que nos terres se prêtent à l'irrigation. Le ministre de l'Intérieur nous a signalé le fait qu'une partie très considérable des territoires de notre immense contrée de l'Ouest se compose de ce qu'il est convenu d'appele "zone semi-aride". Il y a quelques années, M. J. S. Dennis qui, à cette époque, faisait fonctions de commissaire des travaux publics pour le Nord-Ouest canadien, publia un rapoprt fort volumineux et de haute importance sur cette zone.

D'après son estimation, cette zone semi aride renferme environ 65,000,000 d'acres de terre; et d'après ses calculs, il s'y trouve suffisamment d'eau pour soumettre au régime de l'irrigation 15 p. 100 de cette étendue de terres. Neuf puissantes rivières, descendent des montagnes Rocheuses, ayant leurs sources dans les neiges perpétuelles ; et coulant vers l'Ouest, elles arrosent cette zone, rendant ainsi possible l'irrigation d'une certaine partie de ce territoire. D'après l'estimation de M. Dennis, ce serait environ 15 p. 100 de cette zone, soit environ 10,000,000 d'acres. Un tiers de ces terres ont déjà été aliénées et il est de la plus haute importance pour le Canada de savoir ce qu'il faudra faire du reste de cette zone. Voici donc un territoire deux fois plus considérable que toutes les Provinces maritimes dans leur ensemble ; une partie de cette zone pourrait être transformée en magnifiques exploitations agricoles, tandis que le reste, probablement devra, à perpétuité, être réservé à titre de terres à pâturage. Au Canada, nous avons fait preuve de sagesse dans les lois que nous avons établies relativement à l'irrigation, et aujourd'hui nous sommes, à plusieurs égards, dans une situation préférable à celle de nos voisins de la république américaine.

Au cours de l'administration conservatrice, en 1894, le Parlement fut saisi d'un projet de loi relatif à l'irrigation, parfaitement élaboré et des plus complets. Lorsque l'honorable M. Daly présenta ce projet de loi au Parlement, il fit observer que cette loi tendait à stimuler le placement des capitaux, tout en protégeant les particuliers. Telle est, disait-il, la pensée qui a présidé à l'élaboration de cette loi, tel est son but. Cette loi, comme on l'a fait observer à bon droit, reposait sur deux principes fondamentaux : d'abord, tous les droits relatifs à l'eau étaient attribués à la couronne ; en second lieu, la couronne, qui assumait la responsabilité de prendre à sa charge ces droits, était tenue de réglementer la distribution et l'usage de l'eau. Reposant sur ces deux principes fondamentaux, notre loi d'irrigation entra en vigueur. A diverses reprises, le gouvernement actuel y a fait apporter certaines modifications et aujourd'hui c'est une des lois les plus parfaites qui figurent dans notre code.

L'irrigation, je le répète, n'est plus à l'état d'essai dans l'Alberta-sud. Il a surgi nombre de projets qui ont abouti au succès, les uns de modestes proportions, les autres, de nature plus importante. Il est une entreprise qui a été couronnée d'un grand succès : c'est celle de la compagnie d'irrigation de l'Alberta-sud. Une grande partie de sa zone d'un million d'acres est actuellement soumise au régime de l'irrigation.

Il y a encore la zone du chemin de fer canadien du Pacifique dont la moitié sera irriguée. Il existe aussi plusieurs autres projets de moindre importance. Les deux principaux, celui de la compagnie du chemin de fer Alberta-sud, et celui du Pacifique-Canadien ont eu une énorme publicité non seulement au Canada, et aux Etats-Unis, mais aussi en Europe et les immigrants affluent de toutes parts vers ces terres irriguées. Elles se vendent à des prix rémunérateurs, ces compagnies font d'excellentes affaires, elles paient de beaux dividendes et il est naturel de supposer que d'autres capitaux seront engagés dans de semblables entreprises.

Or, quand une entreprise est conduite d'après l'esprit de la première partie de cette résolution, quand c'est une entreprise honnêtement conçue et conforme à la loi, pour encourager le placement des capitaux, tout en respectant les droits des particuliers, nous l'accueillons toujours avec plai-

sir. Mais il n'en est pas de même, s'il s'agit d'une entreprise destinée uniquement à permettre à quelques lanceurs de réaliser d'énormes bénéfices.

Avec toute la déférence possible, je me permets de ne pas partager l'opinion de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, lorsqu'il prétend que tout projet destiné à irriguer ces terres doit nécessairement tourner à l'avantage de l'Alberta-sud, et partant de tout le pays. On paie quelquefois trop cher, même pour une bonne chose ; il peut aussi y avoir des projets d'irrigation qui ne vaudront rien pour l'Alberta-sud. Si une entreprise est lancée dans des conditions qui doivent nécessairement la faire aboutir à la déconfiture, à moins d'obliger les colons d'accepter des charges qui absorberont une partie de leurs recettes, je dis que cette entreprise est un mal et non un bien pour cette partie du pays. Il faut savoir faire la distinction entre ces compagnies. Si elles sont convenablement organisées et conduites d'après des règles d'affaires, elles peuvent être d'un grand secours au Canada. Mais, si elles s'éloignent du principe des affaires elles peuvent devenir un fléau pour la région dans laquelle elles opèrent.

Or, si nous remontons à la naissance de cette entreprise d'irrigation Robins, nous constatons qu'elle doit son existence à un décret ministériel du 25 juin 1906. Dans ce décret, le ministre de l'Intérieur rappelle les circonstances dans lesquelles la demande a été faite. Elle aurait été faite par un nommé G. T. Robins, de Londres, comme représentant de la compagnie d'irrigation Robins. Il demandait une concession pour irriguer une certaine étendue de terrain et mentionnait une formule de convention. Le ministre déclarait que les travaux coûteraient environ $1,000,000. Il conseillait aussi une convention, signée entre les parties, et on trouve dans le décret ministériel un autre paragraphe qui est probablement celui qui a engagé les collègues du ministre de l'Intérieur à accorder cette concession. En voici les termes :

> Que cette entreprise est dans l'intérêt public; qu'elle est conforme à l'esprit de la loi sur l'irrigation du Nord-Ouest; que c'est une entreprise qui non seulement augmentera la valeur de ces terres par l'irrigation, mais qui sera aussi d'un avantage inappréciable pour tout le pays.

Je n'ai aucun doute que lorsque le ministre soumettait ces considérations à ses collègues, il était sincère, mais je me demande s'il est encore de cet avis, après ce qu'il a été à même de constater depuis.

Nous prétendons que la convention qui accompagnait ce rapport n'est pas dans l'intérêt public et que toute l'affaire laisse voir un plus grand désir de favoriser certains particuliers que de venir en aide aux colons. Nous tenons le Gouvernement responsable de cet état de choses, parce qu'il n'a pas pris les précautions nécessaires pour empêcher les promoteurs d'exagérer leurs profits au point de compromettre le succès de l'entreprise.

Voyons maintenant l'historique de ce projet.

Le 10 mars 1906, M. Guy Tracey Robins faisait sa demande à Ottawa, par l'entremise, d'une étude d'avocats de cette ville. Le même jour, M. E. H. Cuthbertson, présentait une supplique semblable pour une autre étendue de terrain. Le 4 avril, un décret ministériel réservait ces terrains, pendant les travaux d'arpentage. Plus tard ces deux demandes furent réunies en une seule et le 25 juin 1906, un décret ministériel accorde la concession à la compagnie.

Je n'insisterai pas sur le fait que ces terrains ont été vendus à $1 l'acre. Ce n'est pas le point capital du débat, mais je discuterai quelques-unes des clauses de la convention. Par cette convention, la compagnie s'engage :

1. A acheter le terrain à raison de $3 l'acre, moins une remise de $2 par acre. pour les travaux d'irrigation.

2. A entreprendre des travaux d'irrigation dès que l'entreprise aura été autorisée et à y dépenser $100,000 annuellement pendant cinq ans et une somme totale de $762,000, dans une période de dix ans.

3. A irriguer un quart des 380,000 acres, n'importe où dans la zone concédée.

Il n'est pas stipulé où seront faits les travaux d'irrigation. Les terrains concédés à la compagnie Robins sont d'une longueur déterminée, sur une largeur d'environ 20 milles, et la compagnie pourrait se borner à en irriguer un quart, sans toucher aux trois autres quarts et cependant, toute l'étendue concédée appartiendrait à la compagnie.

4. A reconnaître les droits des "squatters" et le bail irrévocable consenti à la Grand Forks Cattle Company pour des fins de pâturage.

5. A déposer $19,000 entre les mains du Gouvernement pour faire exécuter les arpentages préliminaires, cette somme devant être subséquemment déduite du prix d'achat. Ces $19,000 représentent 5 cents par acre.

Le Gouvernement de son côté s'engage à vendre à la compagnie 380,000 acres de terre, immédiatement à l'ouest de Medicine-Hat, à raison de $3 l'acre, avec une remise de $2 par acre, pour les travaux à exécuter. Le Gouvernement n'exige aucun paiement en argent, avant 1910 ; et même alors, si la compagnie exécute tous les travaux auxquels elle s'est engagée, elle ne sera pas tenu de payer le Gouvernement avant 1914 et 1915.

Si l'on tient compte des intérêts, cela équivaut à 82 cents ½ l'acre au comptant.

Suivons maintenant les développements de cette compagnie. La concession fut obtenue le 26 juin 1906. Au mois d'octobre 1906, elle a été vendue à la Canadian Agency, une maison de courtage de Londres, et fut transférée par cette dernière à la Southern Alberta Land Company de Londres, le 14 janvier

1907. Dans une courte période de six mois, cette concession, qui n'était apparemment d'aucune valeur, dont le Gouvernement était heureux de se défaire, s'il faut en croire les honorables membres de la droite, devient si précieuse qu'elle a été vendue pour une somme de $500,000. Quelqu'un a dû finir par s'apercevoir qu'elle avait une certaine valeur. Je citerai quelques extraits du prospectus de la Southern Alberta Land Company, pour faire voir ce que les actionnaires anglais ont finalement payé pour la concession Robins :

> Une convention pour la cession aux vendeurs du privilège de la concession n° 1 de la compagnie d'irrigation Robins, pour la somme de £100,000 sterling, payable soit au comptant, soit £10,000 comptant et le reste en actions payées de la compagnie.

Comme le capital de la compagnie a été couvert plusieurs fois, il a été très facile pour ceux qui avaient accepté £90,000 en actions et £10,000 en argent, de se retirer tranquillement de l'entreprise et de convertir leurs actions en argent comptant.

Comme on le voit par le prospectus, la Southern Alberta Land Company a payé £300,000 à la Canadian Agency. Pourquoi a-t-elle payé ces £300,000 ? D'abord pour le privilège de la première concession Robins, £100,000. Deuxièmement, pour le bail consenti à la Grand Forks Cattle Company, £135,000 ; et finalement, £65,000 aux promoteurs, pour faciliter la transaction.

Ainsi, la " Southern Alberta Land Co." a acquis au prix de £300,000 deux concessions que le Gouvernement avait accordées l'une pour des fins d'irrigation et l'autre pour des fins de pâturage. Je crois qu'on avait mis quelques troupeaux dans ces pâturages, mais ils ont dû être quelque peu décimés par les derniers grands froids.

Peu importe peut-être aux honorables membres de la droite que le bailleur de fonds anglais paie si cher pour avoir si peu, mais j'espère qu'avant que le débat soit clos, nous aurons réussi à démontrer où sont les responsabilités. L'honorable ministre dit qu'il n'a pas d'objection à ce que les gens du Nord-Ouest retirent quelques avantages de ces entreprises. Il nous demande quelle est la raison d'être du Gouvernement, et la déduction naturelle à tirer de ses remarques c'est que si le Gouvernement existe pour quelque chose, c'est pour permettre à la population du Nord-Ouest de profiter de ces opérations sur les terrains. On cherche à défendre cette transaction, en disant qu'il importe peu que quelques promoteurs réalisent des bénéfices, pourvu que l'entreprise soit lancée et que les terres soient irriguées. Alors, je soumettrai à la Chambre trois calculs que j'ai faits, car il est nécessaire de savoir, en fin de compte, sur qui doit retomber le fardeau.

Si le syndicat Hitchcock et McGregor a pu réaliser un bénéfice d'un quart de millions de dollars, d'où viendra cet argent ? Il faut que l'argent soit fourni par quelqu'un et, comme il arrive toujours dans ces affaires du Nord-Ouest, il sera fourni par le colon qui entreprend de coloniser ces terres et de les cultiver à la sueur de son front.

M. AMES.

Je vais soumettre à la Chambre ces trois calculs et je me déclarerai satisfait si on relève quelques erreurs dans mes chiffres.

Le premier calcul fera voir à quel prix, avec des profits raisonnables, mais sans parts de promoteurs, on aurait pu irriguer et vendre au public les terres comprises dans la concession Robins, si l'affaire avait été lancée et conduite ouvertement, sur des principes d'affaires, sans manigances de promoteurs, en sous-main.

Le second calcul fera voir ce que la " Southern Alberta Land Co." a réellement payé, y compris les bénéfices des promoteurs, et sur quelle somme elle doit baser ses profits éventuels. Le troisième calcul fera voir ce que la " Southern Alberta Land Co." espérait réaliser avec ses terres pour se rembourser de ce qu'elle avait dépensé et de ce qu'elle avait donné aux promoteurs. Prenons le premier calcul :

| | |
|---|---|
| 380,000 acres, à $1.. .. .. .. .. .. | $ 380,000 00 |
| Coût de l'irrigation de chaque quatrième acre, tel qu'indiqué dans le rapport du ministre.. .. .. .. .. | 1,000,000 00 |
| | $1,380,000 00 |

Voilà ce que coûte le terrain et les travaux d'irrigation. En supposant un bénéfice de 50 p. 100 pour la compagnie, il faut ajouter $690,000 aux $1,380,000, et nous avons $2,070,000. Cette somme représenterait le coût du terrain, les travaux d'irrigation et 50 p. 100 de bénéfice pour les bailleurs de fonds.

Le problème ainsi posé me paraît raisonnable et qu'en résulterait-il ? Cela porterait le prix du terrain à $5.45 l'acre. Ou, si quatre acres étaient vendus à $5.50, puisqu'un quart seulement doit être irrigué, les quatre acres se vendraient $22, ce qui veut dire que l'acre irriguée rapporterait $14.50 et les trois autres, $2.50 chacun, ou $7.50 pour les trois, soit un total de $22, pour les quatre. Si cette entreprise avait été honnêtement conçue et conduite, d'après des règles d'affaires, on aurait pu vendre ces terres à raison de $22 par quatre acres et réaliser un profit de 50 p. 100 pour les bailleurs de fonds.

Voyons maintenant ce que la Southern Alberta Land Co. a dépensé avant de pouvoir calculer un bénéfice.

| | |
|---|---|
| a) Le privilège de la concession Robins n° 1, payable, soit au comptant, soit £10,000 comptant et £90,000 en actions payées dans la " Southern Alberta Land Co.", en calculant le louis à $4.85.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $ 485,000 |
| b) Toute la propriété, actif et entreprise de la " Grand Forks Cattle Co.", pour une somme de £135,000, payable au comptant ou £45,000, | |

| | |
|---|---|
| comptant et le reste en actions libérées de la "Southern Alberta Land Co."..... | 654,000 |
| c) Profits des promoteurs et dépenses préliminaires de toute sorte, avant et y compris la vente par la "Canadian Agency (limitée) à la "Southern Alberta Land Co.", £300,000, moins £100,000, moins £135,000 ou £65,000..... | 315,000 |
| £133,333 payables en actions libérées dans la "Southern Alberta Land Co.", et £166,666, en argent. | |
| d) Coût de l'irrigation du quart du terrain..... | 1,000,000 |
| Total..... | $2,455,000 |

Déduisons de cette somme l'actif réel de la "Grand Forks Cattle Co." qui a été généreusement compris dans la transaction. Quelle aurait été la valeur de cet actif, si le bail de cette compagnie eut été révocable comme ceux des compagnies voisines ? Cet actif n'aurait pas valu la moitié de la somme mentionnée ici. Une personne compétente en a estimé la valeur à $300,000. Il y a la différence entre $300,000 et $557,000, chiffre de l'estimation, et la différence entre $300,000 et $648,000 le prix auquel l'actif de cette compagnie a été transféré et qui comprend une hypothèque qui grevait la propriété et qui devait être purgée, avant que les terrains pussent être livrés à l'irrigation.

La "Southern Alberta Land Co." se trouvait donc en présence d'une dépense de $2,155,000, comme coût de sa propriété, et c'est sur cette somme qu'elle devait calculer ses profits. Cela représente une moyenne de $5.52 par acre, ou disons comme précédemment $5.50 l'acre ou, pour quatre acres, l'un à $14.50 et les trois non irriguées à $2.50, soit un total de $22.

Ce calcul nous amène à peu près au même résultat que le premier. C'est-à-dire, que dans ue transaction honnêtement conduite, sur des bases d'affaires, le terrain aurait pu être irrigué et vendu avec un profit de 50 p. 100, au prix qu'il a coûté à la "Southern Alberta Land Company."

Maintenant, si nous concédons que la "Southern Alberta Land Company" doive faire un profit de 50 p. 100, il lui faudra vendre ses terrains à raison de $8.25 l'acre. Mais elle ne se contentera pas d'un pareil bénéfice. Il suffira de lire son prospectus pour voir ce qu'elle se propose de faire. Son intention est de vendre au prix moyen de $11.86½ l'acre, ou $47.46 par quatre acres.

Etablissons maintenant une courte comparaison entre ces calculs. S'il se fut agi d'une entreprise strictement d'affaires, devant rapporter un bénéfice de 50 p. 100 aux bailleurs de fonds, le terrain aurait pu être vendu moins de $6 l'acre. Mais grâce aux bénéfices que les promoteurs et la maison Hitchcock et McGregor ont réalisés, il faudra vendre ces terrains $12 l'acre, pour que les espérances des bailleurs de fonds anglais ne soient pas déçues. Mais il y aura probablement des déceptions quelque part. Quels seront ceux qui seront désappointés? Sera-ce le bailleur de fonds anglais qui s'attend à être remboursé de la part faite aux promoteurs et réaliser un bénéfice, en plus? Sera-ce le colon ?

M. A. K. MACLEAN : L'honorable député peut-il me dire ce que la "Southern Alberta Land Company" a payé, en vertu des deux engagements ?

M. AMES : Je suppose que mon honorable ami doit prendre la parole après moi, et je lui passerai mes notes pour qu'il ait sous les yeux les chiffres que j'ai cités.

Je disais donc qu'il y aura certainement quelqu'un de désappointé. Sera-ce le bailleur de fonds ou le colon ? Si les espérances du bailleur de fonds sont déçues, s'il s'attend à pouvoir recouvrer les sommes payées aux promoteurs et réaliser quand même un profit raisonnable sur l'argent qu'il aura versé, et s'il est trompé, suppose-t-on que ce sera une bonne chose pour Medicine-Hat ? Suppose-t-on que ce sera une excellente affaire pour la partie sud d'Alberta ? S'imagine-t-on que le Canada tout entier aura lieu de s'en féliciter ?

Si, d'un autre côté, le bailleur de fonds réussit à réaliser les profits qu'il espère, et si le colon est obligé à payer le terrain deux fois plus cher qu'il ne l'aurait payé dans des circonstances légitimes, sera-t-il satisfait de voir sa propriété ainsi grevée d'une somme additionnelle de $6 par acre, et de continuer à travailler pour acquitter les intérêts sur le prix exagéré qu'il aura payé pour son terrain ? Et tout cela est-il conforme à l'esprit et à la lettre de la loi sur l'irrigation, qui, comme je l'ai expliqué en commençant, a été votée pour encourager le bailleur de fonds et protéger le colon ?

On a dit, ou on a tout au moins laissé entendre que le Gouvernement ne pouvait pas prévoir que cette concession pouvait être revendue avec de tels bénéfices et serait transférée à d'autres et qu'il ne peut pas être tenu responsable, si l'entreprise est maintenant grevée de ces parts de promoteurs. Au contraire, je maintiens, et j'espère pouvoir prouver que le contrat, par négligence ou à dessein, a été expressément rédigé de manière à appeler l'état de choses que nous critiquons en ce moment.

Quand la demande de la compagnie d'irrigation Robins parvint au département, on chargea M. R. H. Campbell, un excellent fonctionnaire, le chef du département de l'irrigation, de l'étudier et de faire un rapport. Ce rapport qui se trouve parmi les documents déposés, traite à fond toute la question. Il dit au ministre qu'il n'y a pas d'obstacles matériels qui s'opposent à accorder la demande de MM. Robins et Cuthbertson et que tout ce territoire est susceptible d'irrigation. Il dit qu'il ne s'y trouve actuellement que très peu de colons, comme on pouvait s'y attendre si ces terrains avaient été loués pour des pâturages par un bail irré-

vocable depuis cinq ans. Il dit que le seul bail irrévocable est celui de la "Grand-Forks Cattle Co." Mais la fin de son rapport contient un paragraphe très important dont le ministre ou ses subordonnés ne semblent pas avoir tenu compte. Il conseille de faire le contrat de vente dans la forme et aux conditions indiquées dans une formule annexée à son rapport, qui contient aussi une description plus complète des terrains dont on demande la concession. Ce contrat est, en grande partie, une reproduction de celui qui a été passé en 1902 avec la compagnie d'irrigation du Nord-Ouest.

Cet après-midi, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) après avoir reproché à mon honorable ami (M. McCarthy) d'avoir manqué de franchise dans la discussion de cette question, a entrepris d'établir une comparaison entre la convention qui a été faite avec la compagnie Robins et celle qui a été faite avec la compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien. Il a prétendu que les deux conventions sont presque identiques. Il admet quelques légères différences, ci et là, quant au dépôt, quant au mode de paiement, mais après avoir repassé les deux marchés, clause par clause, il déclare qu'ils sont identiques. Je l'ai suivi avec la plus grande attention possible, pour voir s'il signalerait la différence importante qu'il y a entre les deux contrats, mais, il s'en est bien gardé. La différence essentielle est celle que M. Campbell, un fonctionnaire fidèle, a spécialement mentionnée dans son rapport, quand il dit :

> Je conseillerais que le contrat de vente fût rédigé de manière à inclure les conditions suivantes. . .

Et voici la condition qu'il a indiquée :

> Que le prix maximum des terres, dans les limites du territoire concédé, soit fixé à $5 l'acre, non compris le privilège de l'eau, et que tous les terrains dans lesdites limites, non vendus, à l'expiration de quinze années, fassent retour à la couronne.

Comparons les deux contrats et voyons ce qu'il y est dit au sujet de cette condition. Dans celui de la compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien, la clause dit :

> Que le prix maximum des terres dans les limites de ce territoire de 500,000 acres sera fixé à $5 l'acre, non compris les privilèges de l'eau, et tous les terrains dans lesdites limites, non vendus à l'expiration de quinze années, feront retour à la couronne.

On peut relire du premier au dernier mot le contrat de la compagnie d'irrigation Robins, et on n'y trouvera pas la moindre trace du conseil donné par M. Campbell, de fixer le prix maximum des terrains à $5 l'acre. Pourquoi cette clause destinée à empêcher la compagnie d'extorquer le public et à protéger le colon a-t-elle été omise? Est-ce par négligence ou à dessein ? La compagnie d'irrigation du Nord-Ouest canadien qui, comme nous le savons, est maintenant amalgamée avec la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta-sud, ne peut pas vendre un seul acre de ces terrains, non compris les privilèges de l'eau, plus de $5 l'acre. Elle peut vendre les terrains concédés pour les fins du chemin de fer, à un prix supérieur, mais pas un seul acre des 500,000 non irrigués ne peut être vendu pour plus de $5 l'acre. Mais la compagnie Robins, comme elle le dit, espère obtenir de $10 à $12 l'acre pour ses terrains non irrigués.

Voici ce que je prétends—et c'est surtout sur ce point que j'insiste : Le Gouvernement, par manque de prudence, ou dans le but de favoriser certains particuliers a soustrait à la colonisation un territoire de 100,000 acres, à l'est de la conjonction des rivières Belly et Bow. Par un bail irrévocable, il a cédé d'immenses terrains pour des fins de pâturage, et pendant vingt et un ans, quels que soient les développements qui surviennent dans cette partie du pays, ce bail ne pourra être résilié que du consentement des occupants. Ce même Gouvernement, dans son contrat avec la compagnie Robins, a omis la clause essentielle qui devait protéger les futurs colons.

Quel a été le résultat de ces deux fautes inexcusables ? Le résultat a été que M. Robins et ceux qui ont formé sa compagnie ont pu vendre leur concession, le prix qu'ils ont voulu, et comme conséquence, le colon devra payer ces terrains deux fois plus cher.

Il est intéressant de savoir qui a profité de toutes ces transactions. M. Guy Tracey Robins est un gentilhomme anglais, très aimable, qui a passé l'été et l'automne presqu'entièrement à Medicine-Hat ; c'est un excellent joueur de tennis qui a su se créer un large cercle d'amis. Comme en fait foi la déclaration qu'il a déposée au bureau du commissaire de l'irrigation à Calgary, le 19 octobre 1906, M. Guy Tracey Robins est un courtier et son adresse postale est à l'hôtel du chemin de fer Canadien du Pacifique à Moose-Jaw. Je doute fort qu'une lettre du ministre à cette adresse, lui parvienne ; il serait probablement aussi difficile à trouver que M. H. P. Brown du Montana. Il possède de la fortune et prétend qu'une compagnie anglaise avec un capital de $1,000,000 est formée pour entreprendre l'exécution du projet. M. Guy Tracey Robins, nous a permis de nous servir de son illustre nom pour obtenir la concession, mais quand nous voulons savoir quels sont ceux qui font partie de la compagnie d'irrigation Robins, nous cherchons son nom en vain.

Le Gouvernement a passé un contrat avec une compagnie qui n'a jamais été autorisée, avec une compagnie que, d'après toutes les apparences, nous n'aurions pas pu poursuivre pour l'obliger à exécuter les conditions de son contrat. Quand nous parvenons à découvrir, par les prospectus, quels sont les membres de la compagnie Robins, nous constatons qu'elle est composée d'un syndi-

cat, non enregistré, dans lequel M. J. D. McGregor détient 22 p. 100 des actions, M. A. C. Hitchcock, 77 p. 100 et M. G. S. St. Aubyn, 1 p. 100, mais tous les Robins se sont envolés et il ne reste pas une seule action pour M. Guy Tracey Robin qui a été le promoteur de toute l'affaire. Tout semble indiquer que M. Hitchcock et M. McGregor, se retireront à leur tour de l'entreprise, avec un bénéfice de $750,000 à $1,000,000, grâce à la crédulité du public anglais.

J'admets que ce sont des hommes entreprenants, mais lorsque les colons, à l'ouest de Medecine-Hat auront à payer $12 l'acre pour des terres qui auraient dû et devraient leur être vendues $6, je crois qu'ils ne seront guère disposés à élever un monument à la mémoire de MM. Hitchcock et McGregor et si les bailleurs de fonds anglais ne retirent pas de l'entreprise les beaux bénéfices que leur fait entrevoir le prospectus, ils auront peut-être aussi moins d'admiration pour ces deux nouveaux apôtres de la haute finance, dans le Nord-Ouest canadien.

Dans un cas comme dans l'autre quelqu'un aura à souffrir. Sera-ce le bailleur de fonds ou le colon ? Dans un cas comme dans l'autre, cela profitera-t-il à Medecine-Hat, à l'Alberta ou au Canada ?

Nous accueillons volontiers les capitaux destinés à développer nos ressources. Nous sommes heureux de voir les capitaux engagés dans nos entreprises rapporter des profits légitimes. Il y a eu un temps où nous donnions volontiers des terrains aux compagnies de chemin de fer pour les engager à construire des voies ferrées dans l'ouest. Mais cela n'est plus nécessaire. Il y a eu un temps où nous subventionnions les compagnies de colonisation, pour qu'elles envoyassent des immigrants dans le Nord-Ouest, mais nous ne le faisons plus.

A l'heure présente, il n'est pas nécessaire que sur chaque cent dollars dépensé en travaux d'irrigation, il y ait $41 pour les promoteurs de l'entreprise. J'affirme que nous n'en sommes pas réduits à cela, et je me fais fort de le prouver. Si les capitaux ne veulent pas venir ici à des taux raisonnables, nous connaissons assez la valeur de notre patrimoine pour avoir le courage de nos convictions et donner à l'univers le spectacle d'un jeune pays développant lui-même ses richesses naturelles. Nous ne devons pas permettre que le colon du Nord-Ouest soit exposé à payer le double du prix légitime pour son terrain, même si c'est le seul moyen d'attirer les capitaux anglais dans ces sortes d'entreprises.

Depuis de nombreuses années, les questions du Nord-Ouest ont donné lieu à de longs débats dans ce Parlement, et ces discussions ont eu d'excellents résultats. Plusieurs émissions de scrips ont été faites, mais les dernières ont été sévèrement critiquées et le Gouvernement a cessé d'en faire. Le système des inscriptions fictives de homesteads était en vigueur ; le Gouvernement voulut nier, une enquête fut instituée et démontra que dans quatre agences seulement, il y avait environ un millier de ces inscriptions fictives. Les règlements furent modifiés et nous n'avons plus entendu parler de cet abus.

Les règlements concernant les concessions forestières étaient si mal faits que celui qui savait s'y prendre pouvait obtenir à vil prix les concessions les plus avantageuses. Des plaintes se firent entendre dans cette Chambre, les règlements ont été modifiés depuis la dernière session et les plaintes ont cessé.

Les concessions à des spéculateurs dans le Yukon donnèrent lieu à des récriminations, et le Gouvernement fut forcé de les annuler. De grandes étendues de terrains houillers étaient livrées à des favoris qui les gardaient en réserve jusqu'à ce qu'ils eussent trouvé quelqu'un disposé à les exploiter. Des baux comportant des privilèges exclusifs de pâturages ont été mis sur le marché et cédés pour des sommes considérables, par des gens qui les avaient obtenus du Gouvernement, sans aucune intention de les exploiter eux-mêmes.

Il paraît y avoir encore une porte par laquelle le spéculateur peut pénétrer dans le Nord-Ouest pour s'emparer de nos terres et c'est en lançant des entreprises d'irrigation. Nous devons faire savoir ouvertement que si ce n'est qu'au prix d'aussi grands sacrifices que nous pouvons attirer les capitaux étrangers dans le Nord-Ouest, nous préférons y renoncer et entreprendre le travail nous-mêmes. A la longue, c'est celui qui s'établit sur ces terres qui doit porter le fardeau de ces spéculations. Cette compagnie entend vendre ses terrains. Elle annonce dans son prospectus, qu'elle a été fondée dans le but de vendre des terrains. Il va sans dire qu'elle entend les vendre à bénéfice, et toutes les sommes payées aux promoteurs et tous les bénéfices qu'elle espère réaliser ne peuvent venir que d'une source, et cette source c'est la poche du colon qui achète une petite partie de ces terrains. Il devra payer exactement le double de ce qu'il devrait payer dans une entreprise légitime, conduite d'après les règles ordinaires des affaires.

M. WILBERT McINTYRE (Strathcona): Monsieur l'Orateur, vu l'étrangeté des remarques des orateurs qui m'ont précédé, je consacrerai quelques instants à la discussion de la résolution qui nous occupe en ce moment. Trois membres de la gauche ont pris la parole, et les deux premiers n'ont pas même tenté de la discuter. Je n'ai pas sous les yeux le texte de cette résolution mais nous sommes appelés à nous prononcer sur la question de savoir s'il y avait lieu, pour le Gouvernement, de conclure la convention intervenue entre lui et la compagnie d'irrigation Robins. Mais à peine l'auteur de la résolution avait-il pris la parole qu'il abordait une question qui a été débattue ici, au cours de la dernière session, et même

durant les sessions précédentes. Il s'est borné à nous entretenir des taux pour fins de pâturage. Cela est très significatif L'honorable député représente une circonscription dont une partie retire de grands avantages de l'irrigation. Il ne serait pas sans danger pour lui de venir dénoncer dans cette Chambre, un arrangement de la nature de celui que le Gouvernement a fait avec la compagnie d'irrigation Robins.

Après cet orateur, nous en avons entendu un autre qui représente, il est vrai, une circonscription un peu plus éloignée des terrains à irriguer—l'honorable député de Marquette (M. Roche). Celui-ci pouvait se permettre d'être plus agressif. Par conséquent, il a risqué quelques allusions, mais assez bénignes, à la convention passée entre le Gouvernement et la compagnie Robins. Mais il était reservé à l'honorable député qui habite la métropole du pays, d'entrer franchement, pour ainsi dire, dans la discussion du sujet, de nous donner son opinion sur la question de savoir si les ressources du Nord-Ouest doivent être développées ou non. Il est en bonne posture pour critiquer la conduite du Gouvernement sur ce point. Nous ne sommes pas aussi bien situés que lui, puisque nous sommes partisans du développement de l'ouest. Il est facile à un citoyen de Montréal de conseiller au Gouvernement de mettre toutes les entraves possibles au développement du Nord-Ouest. Qu'est-ce que cela peut lui faire ? Il peut impunément dire au Gouvernement: imposez toutes les restrictions imaginables, pour enrayer les roues du progrès et retarder le développement de cette partie du pays. Mais pour un représentant de l'ouest, il n'est pas aussi facile de se lever dans cette Chambre et de combattre une proposition tendant à améliorer le sort de la population du Nord-Ouest.

L'honorable député de la division Saint-Antoine, de Montréal (M. Ames) est le seul qui ait osé aborder la question, et par conséquent ses arguments sont les seuls qui méritent d'être discutés. Un de ces arguments que j'entreprendrai de réfuter, c'est celui dans lequel il dit que les cinq cents par acre, formant une somme de $19,000, que la compagnie était tenue de déposer pour les fins d'arpentage de ce vaste territoire, étaient une partie du prix d'achat. J'ai ici quelque chose qui réfute, en partie, cet argument, mais je veux d'abord, monsieur l'Orateur, appeler votre attention sur une clause du contrat relative à ce dépôt de 5 cents par acre—la clause 3 de l'arrangement ratifié par le gouverneur en conseil, le 25 juin 1906 :

> Que la Compagnie déposera incontinent entre les mains du ministre, comme preuve de sa bonne foi, une somme équivalente à 5 cents pour chacun desdits 380,573 acres, et cette somme servira à défrayer les dépenses de l'inspection et de l'arpentage préliminaire faits par le surintendant de l'irrigation.

M. W. McINTYRE.

La clause 4 dit :

> S'il reste quelque chose de la somme ainsi déposée, à raison de 5 cents par acre, après le paiement des frais d'inspection et d'arpentage préliminaire, ce reliquat sera mis au crédit du prix d'achat dudit nombre d'acres de terre vendus et achetés comme susdit.

Il me semble que cette prétention que le dépôt de $19,000 était un acompte sur le prix d'achat est erronée, comme beaucoup d'autres que l'honorable député s'est permises. Les faits, brièvement rapportés sont ceux-ci : Un nommé E. Cuthbertson demande la concession d'un territoire au nord de la Saskatchewan-sud ou au nord de la rivière Bow, d'une étendue d'environ 144,000 acres. Un autre personnage, du nom de Robins, demande la concession d'un territoire situé immédiatement au sud du précédent et d'une étendue de 151,000 acres. Ces deux territoires sont presque contigus. l'un sur la rive nord de la rivière et l'autre sur la rive sud. Ces deux demandes passent par la filière ordinaire. On s'est permis beaucoup d'insinuations, pour laisser entendre que le ministre de l'Intérieur règle ces questions selon son bon plaisir. Je désire insister sur ce point que ces terrains ont été réservés en la manière ordinaire et régulière, par un décret ministériel. Aucun de ceux qui ont pris la parole n'a osé critiquer la conduite du ministre sur ce point Ces deux territoires étaient demandés par deux personnes différentes et ils ont été retirés de la colonisation, ou de tout autre emploi, jusqu'après l'arpentage préliminaire.

Dans l'intervalle, Cuthbertson, celui qui avait formulé la première demande, unit ses intérêts à ceux de Robins pour fonder la compagnie connue sous le nom de Robins Irrigation Company ; tous deux préviennent le Gouvernement que les deux demandes doivent être considérées comme n'en faisant qu'une seule, et le 25 juin 1906, la demande était renouvelée en vertu d'un décret du conseil, le ministre de l'Intérieur représentant le Gouvernement et M. Robins la compagnie.

Je tiens à faire observer que cette opération fut en tous points régulière. Comme l'a dit l'honorable député d'Assiniboïa-ouest, le seul reproche que l'opposition puisse faire au Gouvernement, c'est d'avoir fait voter la loi relative à l'irrigation. Cette loi laisse le champ libre à tout le monde. Que des députés de la gauche désireux de tenter une telle entreprise souscrivent un million de dollars, les mêmes privilèges leur seront conférés. Les avantages sont les mêmes pour tous. C'est à la loi même et non à des règlements que la gauche s'en prend.

Tous les membres de l'opposition qui ont traité le sujet n'ont signalé qu'une seule objection, celle que souleva l'honorable représentant de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), c'est-à-dire que le prix des terres ne fut pas fixé à $5 ou $6

l'acre afin de prévenir la spéculation. Si l'honorable député est, ainsi qu'on le dit, très entendu aux affaires, il doit savoir qu'il eût été absolument inutile d'édicter un règlement à cet effet, parce qu'il eût été facile de s'y soustraire en faisant vendre les terres par une tierce personne. C'est surtout à la spéculation que l'honorable député trouve à redire. Comme d'habitude on reproche au Gouvernement d'avoir permis à des gens de profiter de ces opérations. Mais il est un point essentiel qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que l'on doit améliorer les terres du Nord-Ouest afin que les colons puissent aller les habiter et y vivre heureux et prospères.

Que des gens spéculent avec profit ou à perte sur es terres, c'est une tout autre question. Je rappellerai à ce propos qu'à la dernière session l'ex-ministre de l'Intérieur a dit qu'à l'époque où la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan venait d'entrer en scène, l'opposition lui reprochait d'avoir trompé ces spéculateurs américains en leur faisant payer ces terres un prix aussi élevé. Il se peut encore que l'opposition trouve à redire à une entreprise nouvelle et qu'un jour vienne où l'on trouvera qu'à $20, $30 ou même $50 l'acre, les terres en question se vendront à bon marché. Voilà pourquoi je n'attribue aucune valeur aux critiques formulées à cet égard par les membres de la gauche.

Il y aurait peut-être lieu de discuter la question de savoir s'il convient d'aliéner ces terres même pour les fins de l'irrigation. Sur ce point, l'opposition a pris une attitude et le Gouvernement une autre. Nous prétendons que ces terres seront améliorées et que les colons pourront ensuite aller s'y établir. Je sais pour avoir plus d'une fois traversé la région en chemin de fer que l'on franchit des distances de plusieurs milles sans rencontrer une seule habitation. Comme l'a dit le ministre de l'Intérieur, ces terres ont été mises à la disposition du public de 1883 à 1903, et nul n'est allé s'y établir. Il est évident qu'il faut recourir à des moyens extraordinaires pour les rendre propres à la culture.

Je ne pousserai pas plus loin l'étude de cette question, croyant avoir exposé ma manière de voir en termes aussi clairs qu'il m'était possible de le faire. Nous, représentants de l'Ouest, nous voulons le progrès de l'Ouest ; nous sommes par conséquent tenus de favoriser toute entreprise susceptible de rendre cette zone aride propre à la culture, et nous le ferons sans nous soucier des critiques de l'opposition.

M. EDMUND BRISTOL (Toronto-centre) : Monsieur l'Orateur, on me fera peut-être comme à mon honorable ami de Montréal (M. Ames), le reproche de ne pas habiter l'Ouest ; mais on me permettra sans doute de dire à l'honorable député d'Assiniboïa que sans l'esprit d'entreprise dont, il y a une vingtaine d'années, firent preuve certains citoyens de Montréal, l'Ouest n'aurait peut-être encore aujourd'hui guère d'importance... (Exclamations.) Ce n'est certes pas grâce au concours de l'opposition d'autrefois que le Pacifique-Canadien dut d'être construit. Nul ne saurait prétendre que la gauche s'oppose en ce moment au développement et au progrès de l'Ouest. Chacun sait que depuis cinq ou six ans cette partie du pays se développe avec une rapidité qui tient du prestige, le sud de l'Alberta notamment, où contrairement à ce que l'on croyait, l'on constate depuis deux ou trois ans que le blé d'automne parvient presque invariablement à maturité dans cette région semi-aride sans que le sol soit irrigué. C'est là un facteur important du développement de l'Alberta méridional. Au cours des cinq ou six dernières années, le Pacifique-Canadien a fait exécuter de grands travaux d'irrigation ; de son côté, la compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta en a aussi fait exécuter de très importants.

Ainsi le Gouvernement et MM. Hitchcock, McGregor et compagnie ont pu constater en ces dernières années quels furent les résultats de l'irrigation dans cette partie-là du pays, tout près des terres dont il s'agit en ce moment. L'irrigation n'est pas chose nouvelle ; ce mode de fertilisation est peut-être le plus ancien qui soit connu en agriculture. Il n'a rien de nouveau ni pour les régions semi-arides ni pour les Etats-Unis, ni pour le continent américain. En réalité, si le ministre était, comme je le crois, mû par le désir de sauvegarder les intérêts du public, s'il était au fait des résultats obtenus grâce aux travaux d'irrigations exécutés par les soins du gouvernement américain, il devrait savoir que l'irrigation est cause que les terres autrefois stériles du Montana produisent, suivant les statistiques du gouvernement américain, des récoltes dont l'abondance excède de moitié celles que l'on tire des régions non arrosées des Etats-Unis. Dans l'Arizona et le Nouveau-Mexique, partout où elle a été pratiquée, l'irrigation donne des résultats merveilleux. Il n'est donc pas étonnant qu'après avoir étudié la question, le Pacifique-Canadien ait fait exécuter d'excellents travaux d'irrigatinon.

Il y a lieu de présumer que lorsque la Robins Irrigation Company, autrement dit MM. Hitchcock et compagnie s'adressèrent au Gouvernement, en juin dernier, ils étaient au fait de toutes ces choses. Le ministre lui-même connaissait les faits, qui sont familiers à tous les habitants de l'Ouest, de même que tout homme intelligent savait ce que l'on pouvait tirer de ces terres semi-arides. Cela étant, le ministre voulut savoir avec qui il était appelé à traiter ; il se trouve en présence de Robins, courtier de Moosejaw, disant représenter une compagnie de Londres disposant d'un capital d'un million de dollars. Quels sont les membres de cette compagnie ? On n'en

sait rien, on ne chercha pas à le savoir et le ministre traita avec Robins, l'associé de Cuthbertson.

Ce dernier ne semble pas jouer un rôle aussi important que l'autre, mais on traite avec lui sans faire d'investigations préalables. Notez la différence qui s'accuse dans l'attitude du Gouvernement. En 1902, la compagnie du chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta voulait se faire concéder 500,000 acres de terre ; elle disposait d'un fort capital et offrait la garantie qu'elle était en mesure d'exécuter les travaux d'irrigation qu'elle sollicitait l'autorisation d'entreprendre ; tandis qu'en 1906, tout ce que l'on savait de Guy-Tracey Robins, c'est qu'il n'était que l'instrument de MM. Hitchcock, McGregor et compagnie, qui ne voulaient pas que leurs noms fussent connus, qui aimaient mieux rester dans l'ombre parce que, dit-on, ils étaient dans les bonnes grâces de certains membres du cabinet. A quoi bon recourir à un tel subterfuge s'il s'agissait d'une opération irréprochable ? Tout simplement parce qu'ils ne voulaient pas laisser connaître leur intervention, et sans la loi anglaise sur les compagnies, nous ne saurions pas encore aujourd'hui quelles sont les véritables parties à cette transaction, quels sont ceux qui obligent le Gouvernement à accepter leurs propres conditions.

Nous prétendons que ce contrat a été fait sans réflexion. Eu égard à l'expérience que ces deux puissantes compagnies ont acquise et à ce que l'on sait des résultats obtenus aux Eats-Unis, une entreprise de travaux d'irrigation jugée avantageuse en 1902 pourrait difficilement l'être quatre ans plus tard. La transaction de 1906 fut entourée de mystère, et jamais on n'aurait consenti à concéder les terres à d'autres que ces messieurs. Le ministre dit que le Pacifique-Canadien, qui fait exécuter des travaux d'irrigation d'une réelle utilité, eût été bien aise de se faire concéder les terres en question ; mais le succès de son entreprise ne fut constaté qu'en 1905, c'est-à-dire deux ans après que ces personnes eurent pris à bail leurs terres à pâturage.

Voyons maintenant ce qu'est le contrat Robins, le seul dont je m'occuperai, parce que celui de Cuthbertson est absolument le même. Ce contrat est conclu entre Sa Majesté le roi et M. Guy-Tracy Robins, capitaliste de Londres, représentant la Robins Irrigation Company, subséquemment appelée la compagnie. Quelle est la nature de ce contrat conclu avec Sa Majesté par un monsieur représentant un syndicat et non une compagnie autorisée ? Les membres de ce syndicat ont-ils signé le contrat, sont-ils tenus d'en observer les clauses ? Pas du tout; ils ne courent aucun risque, puisque le contrat ne porte pas leur signature. Il y a subterfuge et dissimulation prémidités. M. Robins, le seul dont le contrat porte la signature, convient d'acheter 381,000 acres de nos terres publiques. Voilà le premier point que j'entends traiter.

M. BRISTOL.

De ceux d'entre nous qui s'occupent d'opérations immobilières, en est-il un seul qui consentirait à traiter avec un syndicat non autorisé au lieu d'obliger chacun de ses membres à signer le contrat et de les rendre légalement responsables ? Il suffit d'appeler l'attention sur ce point pour faire voir l'absence du sens pratique des affaires qui s'accuse dans cette transaction. Puisque ces gens agissaient au grand jour, comment se fait-il que MM. Hitchcock, McGregor et leurs associés n'ont pas signé le contrat et ne se sont pas engagés à en respecter les clauses ? La clause 3 du contrat est ainsi conçue :

Comme garantie de sa bonne foi, la compagnie déposera immédiatement entre les mains du ministre une somme égale à 5 cents pour chacun des 380,573 acres de terre, et sur cette somme seront soldés les frais de l'inspection et de l'arpentage préliminaire exécutés par le directeur de l'irrigation.

Si après le paiement des dépenses relatives à l'inspection et de l'arpentage préliminaire, il reste une partie quelconque de la somme totale ainsi versée au taux de 5 cents l'acre, ce reste sera déduit du prix d'achat dudit nombre total d'acres desdites terres achetées et vendues.

On voit donc, comme l'a dit mon honorabe ami de Montréal (M. Ames), que le restera de la somme versée au taux de 5 cents l'acre devait, une fois le coût de l'inspection et de l'arpentage soldé, être déduit du prix d'achat. J'appelle maintenant l'attention sur la clause 7 :

Advenant le cas où la compagnie désirerait compléter la transaction et obtenir les titres d'une partie quelconque des terres comprises dans sa demande, après que les travaux auront entraîné une dépense d'au moins $100,000, le paiement, à raison de $3 l'acre sera effectué comme suit:

a) En faisant servir à cette fin ce qui restera de la somme versée au taux de cinq cents l'acre en conformité de la clause 3 du présent contrat, après que les frais de l'inspection et de l'arpentage préliminaire auront été soldés.

Ainsi, à la première occasion qui se présente, on peut déduire la somme de $19,000 du prix d'achat des terres.

b) En faisant en sorte que le crédit relatif au coût des travaux n'excède pas une somme égale à $2 l'acre du nombre total d'acres desdites terres vendues et achetées; et

c) Par le paiement complet en espèces du reste alors impayé du prix d'achat dudit nombre total d'acres achetés et vendus, le prix étant établi à $3 chaque acre.

Quel est l'effet de cette clause ? C'est que ce qui restera des $19,000 sera déduit du prix primitif d'achat et appliqué de façon à diminuer encore le chiffre de la somme due, déduction faite de $2 sur chaque acre, Qu'arriverait-il s'il prenait fantaisie à ces messieurs de n'irriguer que 10,000 acres de ces terres ? Car ils peuvent fort bien s'en tenir à cela, ne garder que les meilleures terres et laisser les autres à l'Etat. Ils sont

libres de dépenser leur argent aussi judicieusement qu'il leur est possible, et le Gouvernement ne peut pas les obliger à irriguer le reste des terres mentionnées au contrat. Ils laisseront donc le Gouvernement reprendre celles des terres qui ne leur conviennent pas. Voilà ce que l'on appelle un bon contrat, un contrat rédigé par des hommes pratiques. Il est vrai que l'on avait déjà fait la même chose en 1902, mais grâce à l'expérience acquise, il me semble, puisqu'on tient à faire irriguer une certaine partie de nos terres, que l'on aurait dû faire en sorte que cette condition formât lien de droit et qu'un contrat relatif à des terres publiques ne fût pas rédigé de façon que les parties contractantes pussent n'irriguer que les terres de leur choix et laisser les autres au Gouvernement.

En outre, comme l'a fait observer mon honorable ami de Montréal (M. Ames), la prévoyance a tellement peu présidé à la rédaction du contrat qu'il ne s'y trouve même pas de clause portant que les colons pourront acheter les terres en question à un prix raisonnable, bien que cette condition fût énoncée en termes précis dans le contrat intervenu en 1902 entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta. Si l'on avait inséré une condition pareille dans le contrat de 1906, les promoteurs de l'entreprise n'auraient pas pu réaliser des bénéfices d'un chiffre aussi énorme. A ceci le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) n'a pas même tenté de répondre ; il s'est contenté de dire qu'il eût été facile de se soustraire à une telle obligation.

Il me semble pourtant, dût-on plus tard invoquer des subtilités légales pour ne pas se conformer à une telle condition, que l'on aurait dû, tout au moins, dans les circonstances, tenter de protéger le public dans toute la mesure possible. Il y a lieu de présumer que la bonne foi a dû présider à la conclusion d'une affaire aussi importante, et ce n'est pas donner une réponse satisfaisante que de dire que l'on aurait pu violer le contrat si le Gouvernement y avait fait insérer une clause destinée à protéger les colons. Voyons ce à quoi cela nous amène. Pour faire la démonstration, je serai obligé de parler du prospectus du syndicat.

Je ferai observer à ce propos que l'article 9, chapitre 48, de la loi anglaise de 1900 exige que tous les prospectus soient déposés chez le gardien des registres et fassent connaître le nom de chaque directeur en exercice ou devant l'être. Cette loi est ainsi conçue :

1. Tout prospectus publié par une compagnie ou pour son compte, ou se rapportant à une compagnie dont l'établissement est projeté, devra porter une date, et cette date sera considérée, à moins que le contraire ne soit établi, comme étant celle de la publication du prospectus.

2. Un exemplaire de chacun de ces prospectus portera la signature de chaque personne qui y est désignée comme étant directeur ou directeur probable de la compagnie, ou celle de son agent autorisé par écrit, et sera déposé chez le gardien des registres le, ou avant le jour de sa publication.

* * * * *

10. Tout prospectus publié par une compagnie ou pour son compte, par les soins ou pour le compte de toute personne qui s'occupe ou s'est occupée de la formation de la compagnie, ou qui y a intérêt, doit faire connaître :

* * * * *

f.) Les noms et les adresses des vendeurs de toute propriété achetée ou acquise par la compagnie, ou dont l'acquisition ou l'achat est projeté, dont le paiement doit être fait en entier ou en partie à même la somme provenant de l'émission des obligations dont le prospectus annonce la mise en vente, ou dont, à la date de la publication du prospectus, l'acquisition ou l'achat n'est pas encore un fait accompli; la somme qui doit être payée en espèces, en actions ou en obligations au vendeur, et, dans les cas où il y a plus d'un vendeur ou que la compagnie se porte sous-acquéreur, la somme à être ainsi payée à chacun des vendeurs; et

* * * * *

i) Le chiffre réel ou estimatif des dépenses préliminaires;

j) La somme payée ou que l'on projette de payer à tout promoteur, ainsi que la raison d'être de tel paiement;

k) Les dates de tout contrat par écrit et les noms des parties, ainsi qu'un délai et un endroit convenables où l'on puisse prendre connaissance de l'original ou de la copie du contrat.

* * * * *

m) Des détails complets relativement à la nature et à l'importance de l'intérêt que tout directeur peut avoir dans la propriété dont l'acquisition ou l'achat est projeté par la compagnie, ou dans son amélioration, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes payées par toute personne ou que celle-ci est convenue de payer soit pour le rendre éligible à la charge de directeur, ou pour services par lui rendus relativement à la formation de la compagnie.

En outre, la loi anglaise est très rigoureuse en ce qu'elle décrète coupable de délit quiconque fait dans un prospectus une assertion qu'il sait être fausse. Il y a donc lieu d'attribuer la paternité de ce prospectus-ci à MM. Hitchcock, McGregor et consorts, et de présumer que l'exposé qu'ils y font des profits à tirer de l'entreprise est conforme à la vérité des faits. D'après ce prospectus, le capital autorisé de la compagnie est de £500,000, et l'émission actuelle comprend 400,000 actions dont 266,667 doivent être payées comptant, les 133,333 autres, de chacune, devant échoir aux diverses personnes dont je parlerai tout à l'heure. En attendant, je me permettrai de faire une autre observation.

La compagnie ne projette d'irriguer que le quart des terres qu'elle s'est fait concéder. La situation faite au Gouvernement est exposée comme suit dans le prospectus : Les travaux d'irrigation coûteront $1,000,000 ; le prix de vente est de $3 pour chacun des 380,000 acres ; après avoir irrigué le

quart de cette étendue, soit 90,000 acres, la compagnie obtient une remise de $2 l'acre représentant $760,000, de sorte qu'en réalité le Gouvernement vend les terres à raison de $1 l'acre et fait cadeau de $760,000 à la compagnie pourvu que celle-ci verse une somme de $240,000, après quoi les terres lui appartiendront en pleine propriété. Le premier versement sur le prix d'achat ne doit être fait que le 1er juillet 1910, et le reste, portant intérêt à 5 p. 100, est payable en cinq versements annuels.

Que l'on me permette de donner lecture de la description que le prospectus fait de la propriété.

A son point le plus rapproché, la propriété est située à environ 7 milles de la ville florissante et au rapide développement de Medicine-Hat, important terminus de division du réseau du Pacifique-Canadien ; elle est traversée par l'embranchement du Crow's Nest de ce chemin de fer, tandis que tout près, au nord, passe la ligne principale.

On remarquera que tant au point de vue de l'abondance de l'eau qu'à celui du service des chemins de fer, la situation de propriété de la compagnie est exceptionnellement avantageuse; la proximité de la ligne du Pacifique-Canadien fournissant un moyen de communication directe avec Winnipeg, Montréal et les marchés de l'Europe, du côté de l'est, et, du côté de l'ouest, avec les importantes régions minières de la Colombie-Anglaise.

Le sol et le climat de la région sont tels qu'on y peut, en réalité, cultiver toutes les céréales, y compris les blés d'été et d'automne, le fourrage, les légumes et les menus fruits. Le sol convient tout particulièrement à la culture de la betterave à sucre; celle qu'on y récolte est très riche en sucre.

Le propectus ajoute que les projets de la compagnie ont fait l'objet de deux rapports, l'un par M. J. G. McIntosh à la Grand-Forks Cattle Company, et l'autre par M. J. B. Saunders à l'agence canadienne, et poursuit :

D'une manière générale, dit M. Saunders, la qualité du sol est incontestablement semblable à celle des terres que le Pacifique-Canadient fait actuellement irriguer dans le district voisin, et au sujet desquelles la compagnie dit, dans un rapport récemment fait sur ses travaux d'irrigation:

" Dans toute l'étendue des terres, le sol est de première qualité, le sous-sol se composant, dans la partie ouest, d'une épaisse couche de glaise noire ou d'argile, tandis que dans la partie est, le sous-sol, de bonne qualité, est recouvert d'une couche de glaise sableuse. Partout les herbes nutritives poussent en abondance, et la richesse des pâturages naturels est telle que les chevaux, les bestiaux et les moutons y trouvent leur nourriture d'un bout de l'année à l'autre.

" Il tombe si peu de neige que l'on se sert généralement de voitures à roues pendant toute l'année et, d'ordinaire, la neige disparaît complètement deux ou trois fois dans le cours de l'hiver, sous le souffle chaud du chinook. En février et au commencement de mars, le froid se fait sentir par périodes de courtes durées, mais, règle générale, l'hiver dure tout au plus un mois ou six semaines.

M. BRISTOL.

" Les troupeaux, qui se composent de chevaux, de bestiaux et de moutons, paissent en liberté durant tout l'hiver, et la preuve que le climat est doux même en hiver, c'est que les bœufs de l'Alberta, dont la chair est si appréciée, sont abattus sur les terrains à pâturages ".

Je me demande si M. Saunders, qui fut à l'emploi du Gouvernement, a eu la bonté de fournir au ministre de l'Intérieur le renseignement contenu dans ce prospectus, car mon honorable ami semble être renseigné d'une façon déplorable sur la qualité du sol de ces terres.

Suivant M. Saunders, la compagnie a lieu de compter pouvoir vendre ses terres irriguées $20 ou $25 l'acre aussitôt qu'elles seront mises en vente, et obtenir $10 à $15 l'acre des terres non irrigables de l'étendue " A ", tandis que les terres semblables de l'étendue " B " devraient se vendre $5 ou $10 l'acre. Le prix des terres non irrigables variera selon qu'elles seront plus ou moins éloignées de l'eau nécessaire à l'abreuvage des troupeaux ou à l'arrosage du sol. Les prévisions de M. Saunders semblent être confirmées par les résultats obtenus par le Pacifique-Canadien dont les rapports indiquent que les terres non irrigables de cette compagnie se vendent $12 à $15 l'acre, tandis que les terres irrigables se vendent à des prix variant entre $18 et $25.

Dans un rapport par lui adressé à MM. Linklater & Compagnie au nom de la Canadian Agency, à responsabilité limitée. . .

Ce sont là les promoteurs de l'affaire.

. . .et portant la date du 7 septembre 1906, M. Robert Hall estime à $557,679.50 l'actif de la Grand-Forks Cattle Company, Limited; il dit aussi qu'après un examen minutieux des livres de la compagnie, il a constaté que celle-ci a déposé sur sa propriété plus de £60,-000. Dans l'actif de la Grand-Forks Cattle Company se trouve un contrat passé avec un des entrepreneurs du Grand-Tronc-Pacifique relativement à la fourniture de la viande à ses employés, et les vendeurs informent les directeurs que cette fourniture devra être une source de profits considérables.

Se fondant sur les rapports de M. Saunders et de M. Hall, les directeurs estiment que la compagnie a lieu de compter pouvoir vendre son actif aux prix ci-après, savoir:

| | |
|---|---|
| Actif de la Grand-Forks Cattle Company.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $ 557,679 50 |
| 85,000 acres de terres irrigables de l'étendue "A", au prix moyen de $23 l'acre.. .. .. .. .. .. .. .. | 1,955,000 00 |
| 59,323 acres de l'étendue "A" au prix moyen de $12.50 l'acre.. .. | 741,537 50 |
| 50,000 acres irrigables de l'étendue " B ", au prix de $20 l'acre.. .. | 1,000,000 00 |
| 186,250 acres de l'étendue " B " à raison de $5 l'acre.. .. .. .. .. | 931,250 00 |
| soit, la livre sterling valant $4.86, un total de.. .. .. .. | £1,066,000 |

Si, dit M. Saunders dans son rapport, les travaux d'irrigation de l'étendue " A " sont commencés de bonne heure en 1907, ils pourront, selon lui, être terminés au printemps de 1908; c'est pourquoi les directeurs comptent pouvoir commencer à alimenter d'eau l'étendue " A " et à vendre les terres de cette étendue au cours de 1908.

M. Saunders estime qu'il suffira de $1,000,000 (soit £200,000) pour terminer les travaux nécessaires à l'irrigation de 85,000 acres de l'étendue 'A' et de 50,000 à 75,000 acres de l'étendue 'B'. Cette somme sera prise pour partie sur le produit de l'émission actuelle et partie sur la réalisation graduelle de l'actif de la Grand-Forks Cattle Company, Limited, dont cette compagnie a acheté l'actif entier comme tout complet.

Par les règlements actuellement en vigueur, la compagnie est autorisée à fournir l'eau au prix maximum de $1.50 par année. Les directeurs prévoient que la compagnie tirera un revenu considérable de cette source, et que cela devra, dans leur opinion, plus que suffire à l'entretien des canaux que M. Saunders évalue à une somme annuelle de $40,000 à $50,000.

Les contrats suivants ont été passés : (1) Un contrat portant la date du 26 juin 1906, entre Sa Majesté le roi Edouard VII, d'une part, et Guy-Tracey Robins, représentant la "Robins Irrigation Company", d'autre part. (2) Un contrat portant la date du 18 septembre 1906, entre Guy-Tracey Robins et Alfred-Edwin Hitchcock, de Moosejaw (Saskatchewan), Canada, représentant la "Robins Irrigation Company', d'une part, et la "Grand-Forks Cattle Company, Limited", de Medicine-Hat (Alberta), Canada, de la deuxième part, et la "Canadian Agency, Limited", 6 rue Princess, Londres (promotrice de la compagnie ci- après désignée comme étant le vendeur), comme tierce partie, étant un contrat relatif à la cession aux vendeurs des privilèges du contrat n° 1 par la "Robins Irrigation Company", en considération d'une somme de £100,000 payable soit comptant, soit £10,000 comptant et le reste en actions libérées de ladite compagnie, et de toute la propriété, de l'actif et des entreprises de la "Grand-Forks Cattle Company, Limited", pour la somme de £135,000 payable soit comptant, soit £45,000 comptant, et le reste en actions libérées de cette compagnie. (3) Un contrat portant la date du 9 octobre 1906, entre les vendeurs, de première part, et cette compagnie, de la deuxième part, par lequel les vendeurs s'engagent à vendre à cette compagnie les privilèges des contrats numéros 1 et 2 ci-dessus mentionnés et à payer toutes les dépenses préliminaires de toute sorte, pour une somme de £300,000 payable £133,333 en actions libérées de cette compagnie, et le reste comptant. Aucune partie du prix d'achat n'a été particulièrement affectée au paiement de la clientèle de la "Grand-Forks Cattle Company, Limited", que la compagnie achète, mais on peut voir que l'actif de cette compagnie est estimé à $557,679.50 sans qu'aucun chiffre soit mentionné comme représentant la valeur de la clientèle.

La totalité des dépenses préliminaires (comprenant le courtage, les timbres, les honoraires, etc.), qui sont estimés à £10,000, seront soldées par les vendeurs tel que ci-dessus spécifié. L'émission la plus basse sur laquelle les directeurs se fonderont pour faire la répartition est la totalité des actions actuellement mises en vente. Les intérêts des directeurs dans la propriété à être acquise par la compagnie et dans son développement sont comme suit, savoir :

La 'Grand-Forks Cattle Company, Limited," a un capital-actions émis de $450,000, dont M. Hitchcock détient $150,000, M. J. D. McGregor $100,000 et G. S. St. Aubyn, major, $5,000. Le major St. Aubyn détient aussi 500 actions ordinaires de la "Canadian Agency, Limited", sur une émission totale de 1,007 actions ordinaires et 50,000 actions privilégiées. La "Robins Irrigation Company" est un syndicat non enregistré dans lequel M. J. D. McGregor et le major J. S. Saint-Aubyn sont intéressés respectivement dans la proportion de deux neuvièmes et d'un dix-huitième, le reste étant détenu par M. Hitchcock. M. Hitchcock est aussi directeur de la "Grand-Forks Cattle Company, Limited".

Grâce à la loi anglaise sur les compagnies, nous avons beaucoup de renseignements sur cette importante affaire.

Avant de passer à un autre sujet, je tiens à faire remarquer que s'il était de bonne politique en 1902 de sauvegarder les intérêts des colons à venir en obligeant autant que le permettait la loi la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta à vendre au prix maximum de $5 l'acre les 500,000 acres de terres irrigables que lui concéda le Gouvernement, il était également de bonne politique en 1906, alors que l'on connaissait beaucoup mieux la valeur de ces terrains, de protéger les colons à venir, au lieu de poser en principe que la chose n'était pas possible.

Examinons un instant ce prospectus et voyons ce qu'il signifie en réalité. Tout d'abord, il n'est pas sans intérêt de savoir que pour être estimée à £135,000, la Grand-Forks Cattle Company ne vaut, pour la Southern Alberta Land Company, que $557,679.57 ; c'est-à-dire que, pour commencer, l'opération fait perdre $98,400 à la compagnie anglaise, à la Southern Alberta Land Company. Cela étant, il est évident que la seule chose que ces messieurs pouvaient offrir en vente à Londres c'était le contrat Robins relatif à l'irrigation, et que la sorte de contrôle qu'ils exerçaient sur la Grand-Forks Cattle Company les mit en situation de vendre à la compagnie anglaise l'actif de cette compagnie $98,400 de plus qu'il ne valait, et cela parce qu'il leur fallait se débarrasser d'un bail exclusif avant de n'être plus en état d'offrir la seule chose susceptible d'engager les capitalistes anglais à faire un placement de fonds, c'est-à-dire des terres de l'Ouest, et ces terres étaient détenues en vertu du contrat Robins. On voit donc par là que si l'opération doit être profitable, cela sera dû exclusivement au contrat inconsidéré intervenu en juin 1906 entre le Gouvernement et les jeunes gens désignés sous les noms de Robins et de Cuthbertson, mais qui, en réalité, étaient MM. Hitchcock, McGregor et leurs associés.

M. KNOWLES : L'honorable député (M. Bristol) me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. BRISTOL : Avec plaisir.

M. KNOWLES : Vous parlez de MM. Hitchcock et McGregor; voulez-vous donner à entendre que le M. Hitchcock qui détenait des terres à pâturages en vertu d'un bail

est aussi intéressé dans l'entreprise d'irrigation de Robins ?

M. BRISTOL : Oui.

M. KNOWLES : L'honorable député peut-il dire sur quoi il fonde cette affirmation ?

M. BRISTOL : Avec le plus grand plaisir. J'ai par devers moi un exemplaire du prospectus publié par la Southern Alberta Land Company et déposé entre les mains du gardien des registres des compagnies à fonds social d'Angleterre. Il porte la signature, entre autres, de M. A. E. Hitchcock, de la maison Hitchcock et McCulloch, directeur-gérant de la Grand-Forks Cattle Company, Limited, Brandon (Man.), Canada. J'ai cité l'article de la loi anglaise décrétant que ces prospectus doivent être signés par les directeurs ou par quelque personne autorisée à signer en leur nom, avant d'être publiés. Par conséquent, en prenant les déclarations contenues dans ce prospectus signé par MM. Hitchcock et McGregor ou par leur agent autorisé, je dis...

M. KNOWLES : L'honorable député a mentionné M. Hitchcock intéressé dans la compagnie d'irrigation Robins comme étant M. A. E. Hitchcock ; aura-t-il l'obligeance de lire les initiales du M. Hitchcock intéressé dans le bail relatif aux terres à pâturages ?

M. BRISTOL : J'ai par devers moi le prospectus...

M. KNOWLES : C'est un autre M. Hitchcock.

M. BRISTOL : Je ne parle pas du tout de ce bail, ne m'occupant que du prospectus dont j'ai déjà cité certains passages. Le seul M. Hitchcock dont il soit question est M. A. E. Hitchcock, et c'est dans ce document qu'il est obligé de déposer entre les mains du registraire, pour se conformer à la loi anglaise et éviter l'emprisonnement, qu'il se déclare intéressé dans cette compagnie.

M. KNOWLES : Je ne comprends pas l'explication, mais je tiens à affirmer que l'un est M. Arthur Hitchcock et l'autre M. Alfred-Edwin Hitchcock.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ce que dit le prospectus.

M. BRISTOL : Si l'honorable député connaît mieux les affaires de M. Hitchcock que M. Hitchcock lui-même, c'est une autre question. Pour moi, je suis bien obligé d'accepter comme véridique un document que M. A. E. Hitchcock a signé en conformité de la loi anglaise sur les compagnies, et dans lequel il déclare qu'à cette date il était porteur de $150,000 d'actions de la Grand Forks Cattle Company. Cela n'empêche pas qu'Arthur pouvait être porteur des autres $200,000 d'actions dont il n'est pas rendu compte.

M. KNOWLES : Tout ce que j'ai dit, c'est que ce n'est pas à lui que le bail des terres à pâturages a été consenti, et je le maintiens.

M. BRISTOL : Personne n'a dit le contraire. Je cite simplement le document que ce M. Hitchcock a signé et au moyen duquel il a obtenu l'argent des actionnaires anglais, et je m'en sers comme d'un document sur quoi je puis m'appuyer même pour le combattre.

M. KNOWLES : L'honorable député est absolument dans son droit, mais il n'a pas répondu à ma question. Je lui ai demandé si le nommé Hitchcock qui avait obtenu la location des terres à pâturage était intéressé dans la compagnie d'irrigation Robins, et il me donne une réponse tout à fait étrangère à cette question. Je dis que le nommé Hitchcock qui faisait partie de la compagnie Robins n'a jamais obtenu un bail du Gouvernement.

M. BRISTOL : L'honorable député a déjà prononcé un discours ; s'il a l'intention d'en prononcer un deuxième, nous serions aise de le savoir.

M. R. L. BORDEN : Le prospectus déclare que M. Hitchcock est directeur de la Grand-Forks Cattle Company.

M. BRISTOL : C'est la Grand-Forks Cattle Company qui a obtenu la location de ces terres à pâturage, mais je ne me crois pas tenu de refaire l'histoire de tous ceux qui ont obtenu des terrains à pâturage. Je le répète, A. E. Hitchcock affirme dans ce document être porteur de $150,000 d'actions de la Grand-Forks Cattle Company, qui était en possession de ce bail comportant des privilèges exclusifs de pâturage, quel que soit celui qui se l'est fait consentir. L'important est de savoir à qui appartenait le bail à l'époque de la publication du prospectus. Il appartenait à la Grand-Forks Cattle Company, dont M. Hitchcock détenait pour $150,000 d'actions et M. McGregor, pour $100,000, soit $250,000 sur $450,000, ce qui leur donnait un intérêt prépondérant dans la compagnie. Ils ont obtenu ces actions parce qu'ils avait un bail comportant des privilèges exclusifs de pâturage et qui avait été consenti à la Grand-Forks Cattle Company.

La compagnie désignée sous le nom de " Grand-Forks " possédait ce bail de pâturage, c'est pour cela qu'elle a pu réaliser sur son actif $98,400 de plus que la valeur estimative de cette propriété ; et cela pour des raisons qui ne sautent pas aux yeux. Mais le point essentiel que je veux établir contre le Gouvernement, c'est qu'à une époque où l'irrigation était un art bien connu, au moins dans ce district particulier, la seule propriété de valeur qui échût à des

capitalistes anglais, représentait $557,679, balance de la vente de l'actif de la compagnie Grand-Forks, et que la compagnie anglaise a été obligée de payer d'abord $98,400 de plus que la valeur estimative de l'actif de la première compagnie, quand elle commença son exploitation.

M. LAKE : Je pourrais faire observer que dans ce prospectus on déclare positivement que M. Hitchcock est aussi directeur de cette compagnie d'élevage de Grand-Forks ; il s'agit de M. A. E. Hitchcock.

M. BRISTOL : J'ai vu cela quelque part.

L'hon. M. OLIVER : Pourrait-on savoir qui parle à l'heure qu'il est ?

M. R. L. BORDEN : Il me semble que c'est vous.

L'hon. M. AYLESWORTH : Un discours en commandite !

M. BRISTOL : Poursuivons l'étude de ce prospectus et voyons ce qu'était la totalité du capital. La première chose que j'ai remarquée dans ce prospectus, c'est que la compagnie Grand-Forks, c'est-à-dire Hitchcock, McGregor and Co., comme je les appellerai par abréviation, a obtenu $98,400 de plus que son actif ne valait, et cela pour commencer son exploitation.

M. A. K. McLEAN : C'est une partie du capital-actions.

M. BRISTOL : Partie du capital-actions ! Je suis heureux que mon honorable ami ait mentionné cela parce qu'il s'agit d'un détail intéressant et qui nous servira à démontrer combien plus considérable seront les profits réalisés par les intéressés, s'ils conservent leurs actions. Prenons d'abord l'entreprise de la compagnie d'irrigation Robins. Celle-ci devait payer £10,000 comptant et £90,000 en actions ; on constatera lorsque ces actions seront mises sur le marché anglais, qu'elles représenteront £266,000 au comptant et seulement £133,000 en actions.

La première chose que les intéressés doivent acquitter sur ces £266,667, ce sont les £10,000 à compte de la compagnie d'irrigation Robins, les £45,000 de la compagnie d'élevage de Grand-Forks et la balance, c'est-à-dire £65,000 aux promoteurs de cette entreprise, les directeurs de la " Canadian agency ", à responsabilité limitée, plus £100,000 constituant le capital d'exploitation. Il reste donc £46,000 comptant de ces £266,666 à distribuer ; ce montant revient naturellement en égale proportion à la compagnie Robins qui doit encore retirer £90,000 d'actions, et à la compagnie Grand-Forks qui retirera le même montant d'actions ; or, s'il faut en croire les journaux, le capital a été souscrit dix fois, ce qui donnera à la compagnie d'irrigation Robins £33,333 comptant, au lieu de £10,000.

Si l'on compte $4.86 la livre, tel qu'indiqué dans le prospectus, cela représentera $162,017. Il y a de plus £66,666 montant des actions. Et si l'on examine encore plus ce contrat, on comprend de quelle façon les intéressés réalisent leurs profits. Le terrain, indépendamment du bail cédé à la compagnie Grand-Forks est évalué dans le prospectus à $4,627,487.

Et le coût d'irrigation et le terrain à $1,381,000. En soustrayant ce montant de la valeur, on obtient pour profit sur le terrain, $3,346,787. Mais de ce dernier montant la compagnie possédait $557,679 de l'actif de la compagnie Grand-Forks ; la valeur réelle totale de l'actif de cette compagnie quand elle s'est débarrassée de ce dernier, parce qu'il n'y avait pas de bénéfices à réaliser dans l'actif de la compagnie Grand-Forks,' était de $3,904,466. Ce qui représenterait la valeur du capital-actions de £400,000 au comptant, $3,904,466, si la compagnie vendait ces terres tel qu'elle l'a annoncé déjà. Autrement dit, le capital-actions de cette compagnie, aujourd'hui, ou à l'époque où ce prospectus a été publié, ne valait pas seulement £1, mais £2 par action.

Lorsque l'honorable député vient nous dire qu'il faut tenir compte du capital, dans le paiement des actions, je prends celles-ci à leur valeur estimative qui est de £66,666 ; or, les actions se multiplient, de sorte que £13,332 ou $647,966 ont rapporté à la compagnie d'irrigation Robins un profit net de $809,973. Mais ce n'est pas tout. D'après cette convention, ainsi que le prospectus en fait foi, la compagnie a le droit d'exiger $1.50 de l'acre pour l'irrigation des terres. Je ne dis pas que ce prix-là est raisonnable ou déraisonnable. C'est le maximum exigé par le Gouvernement. Supposons que la compagnie n'irrigue que cette partie des terres qu'elle s'engage à arroser, soit 95,000 acres dans la section A et 75,000 acres dans la section B, elle se trouvera à avoir 160,000 acres de terres irrigables pour lesquelles elle pourra exiger $1.50 de l'acre, ce qui fera un loyer de $240,000 par année pour le terrain, et ce qui représentera $1,944,000 sur le capital émis de £400,000, soit 10 p. 100 de ses risques sur les terres irriguées. Ce n'est pas tout : en effet, quand des terrains où l'on a fait des travaux d'irrigation se trouvent loin de terres qu'il faudrait irriguer, on peut se servir de l'eau pour les bestiaux ou pour d'autres fins, tout en payant un prix basé sur la distance et sur la dépense et quantité d'eau. Donc, qu'il s'agisse de terrains irrigués ou non, la compagnie réalise un bénéfice énorme et, s'il faut en croire son prospectus, dans les terres irriguées, ces bénéfices peuvent s'élever jusqu'à $240,000. De ce montant, il faut déduire $40,000 ou $50,000 pour l'entretien des canaux, ce qui laisse à la compagnie un bénéfice net de $190,000 ou de $200,000 alors qu'elle a doublé sa propre mise de fonds. C'est là la position de la compagnie d'irrigation Robins ; il ne faut pas oublier que c'est elle qui porte le fardeau des autres compagnies intéressées,

telles que la compagnie d'élevage Grand-Forks, et le groupe des promoteurs dont les intérêts représentent des centaines de milliers de dollars.

Voici la proposition de la compagnie d'irrigation Robins dont l'honorable député est si fier. Il y a bien de quoi. Voyons, examinons ce qui en est. Quant à la compagnie d'élevage Grand-Forks, elle devait recevoir £135,000, ou £45,000 comptant et £90,000 en actions. Vu le montant souscrit par le public, les actionnaires de cette compagnie retirèrent de plus £45,000 comptant, plus £23,-333 aussi comptant et 23,333 actions, soit 66,666 actions, au lieu de 90,000 actions. Elles se trouvaient donc à avoir en tout £68,333 comptant et 66,666 actions. Il est juste de dire que le prospectus déclare que la compagnie a dépensé £66,000 sur son ranche. Si l'on soustrait cette somme des £68,333, on a un bénéfice net de £8,333, plus 66,666 actions. Les £8,333 représentent £40,499 et les 66,666 actions d'après le projet estimatif démontré dans ce prospectus valent £133,332 ou $647,766, ce qui représente un profit total de $680,463. Dans tout cela, que retirent ceux qui ont eu l'idée de cette entreprise ? Nous avons déjà eu l'occasion de nous occuper des sangsues politiques.

Dans le cas actuel, elles ont retiré $65,-000. Quand Hitchcock et McGregor se rendirent à Londres et se pavanèrent dans les rues de cette ville cherchant quelqu'un avec qui ils pourraient parler d'affaires, ils arrivèrent à la "Canadian agency". Alors ce problème sérieux fut examiné : comment arriverons-nous à soumettre cette proposition au public anglais ? Il ne ferait pas bon pour nous d'exiger un montant trop considérable, vu les dispositions de la loi anglaise concernant les compagnies qui servent d'intermédiaires. Nous allons vendre d'abord notre projet à la "Canadian agency", à responsabilité limitée, pour un certain montant, et celle-ci pourra le revendre dans la suite. Voici comment la "Canadian agency" vendit à la compagnie des terres de l'Alberta-sud son privilège. £65,000 furent ajoutés dans ce prospectus, mais il n'est pas fait mention de ceux qui avaient servi d'intermédiaires. Voilà ce que ces messieurs ont fait. Il eut été pourtant bien simple de transporter les actions de la compagnie Robins et de la compagnie Grand-Forks directement à la nouvelle compagnie des terres de l'Alberta-sud. Les auteurs de ce projet ont dû payer environ £10,000 en déboursés préliminaires. Je suppose qu'il s'agissait d'annonces et de dépenses de ce genre. Ils ont donc réalisé £5,000 de bénéfices directs. Ceux qui sont à la tête de cette entreprise disent dans leur prospectus que les directeurs et que leurs amis devaient acheter £50,000 d'actions, mais c'est le public qui a fourni l'argent, tellement que les inspirateurs de cette entreprise s'en sont retirés avec £5,000 comptant et £50,000 en actions. On peut facilement imaginer quelle heureuse famille tout ce monde-là composait. Chacun avait sa part d'actions ; les profits s'élevaient à des centaines de milliers de dollars et l'on retirait un revenu annuel de $200,000, sans parler de la vente de l'eau aux propriétaires des terrains non irrigués. Si je ne me trompe, Medicine-Hat devrait s'enorgueillir de tout cela, car on ne trouverait ailleurs dans le pays rien qui pût être comparé à des faits semblables. En argent canadien £5,000, montant réalisé en bénéfices par les initiateurs de cette entreprise, représentent $24,300, et £50,000, représentent $510,300. On doit donc conclure que le prix total payé aux intermédiaires politiques se détaille comme suit : $809,973 à la compagnie d'irrigation Robins ; $688,463 à la compagnie d'élevage Grand Forks—MM. Hitchcock et McGregor me pardonneront de ne pas mentionner leurs noms—les $506,000 aux promoteurs de cette entreprise, ce qui forme un total de $2,008,426, pour ne rien dire des $200,000 retirés du louage des terres irriguées et des profits additionnels provenant de la vente de l'eau aux propriétaires des terrains non irrigués. Je ne crois pas qu'on ait jamais entendu parler de choses semblables jusqu'à présent. Il est certain que notre population n'a jamais été témoin de faits pareils.

Quant à moi, c'est l'exemple le plus spécial qui ait frappé mon imagination depuis que je m'intéresse à l'administration des terres publiques de ce pays. Tout ce que le Canada se trouve à retirer dans tout cela, si je ne me trompe, c'est $381,000, soit $1 par acre, pour les terrains qui, d'après le prospectus, valent 5 ou 15 fois autant par acre quand ils ne sont pas irrigués et 15 ou 25 fois autant quand ils le sont. Ce que le colon retire de tout cela, c'est l'occasion de payer à des entremetteurs, à des lanceurs d'affaires un profit de plus de $3,200,000, sur ces terrains et sur le louage des eaux dont peut disposer la compagnie d'irrigation Robins. Nos adversaires parlent des terrains qui doivent être réservés aux colons et non aux spéculateurs ; nous nous trouvons en face d'un problème semblable, et cela dans l'année 1906. L'opposition a jugé qu'il était nécesaire de faire ressortir le fait que l'intérêt du pays exigeait que le domaine de l'Etat ne fût pas à la merci des spéculateurs.

Monsieur l'Orateur, en dépit de tous nos efforts, nous n'avons pu réussir à faire cesser cet état de choses. Il semblerait que M. McGregor, après les succès qui ont couronné ses travaux au Yukon, a constaté qu'il y avait encore des baux de pâturage à prendre ; comme il n'y avait pas de terres publiques disponibles, il conçut l'idée d'irriguer ces terrains. Le Pacifique-Canadien avait réussi en cela, de même que la compagnie d'irrigation de l'Alberta. Pourquoi Hitchcock et McGregor échoueraient-ils ? Mais avec cette modestie et cette humilité dont on doit les féliciter, au lieu de les en blâmer, ils n'ont pas voulu faire connaître

leurs intentions au public. Ils ont fait venir d'Angleterre M. Guy Tracy Robins et M. Cuthbertson, qui ont passé un été agréable à Medicine-Hat, jouant le tennis, s'amusant à cœur joie, tandis que d'autres intéressés tiraient les ficelles et préparaient l'entreprise monstrueuse dont il est question maintenant. J'ose dire qu'on a démontré au delà de tout doute que cette concession était un faux pas, qu'elle était de nature à ne pas protéger la population du Canada, non plus que les immigrants ; qu'elle constituait une aliénation d'une partie considérable de notre domaine national, sans que le pays en retirât le moindre avantage ; que cette transaction avait permis à certains favoris du Gouvernement de faire de l'argent aux dépens du pays ; nous avons démontré que rien ne pouvait nuire plus au développement de l'Ouest que la concession que nous avons discutée ce soir.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Monsieur l'Orateur, l'honorable préopinant a semblé se complaire dans les chiffres ; c'est un avocat qui habite Toronto où, depuis deux ou trois mois les spéculateurs ne s'occupent qu'à organiser des compagnies à fonds social sauf à publier des prospectus ; l'attitude de mon honorable ami ne doit donc pas nous paraître aussi étrange qu'elle le semblerait dans des circonstances ordinaires. A cette heure avancée de la soirée, je ne veux pas m'attarder à discuter longuement cette question. Je vais m'efforcer de m'en tenir aux faits et de relever la critique qu'on a faite du projet d'irrigation de la compagnie Robin. Vous devez avoir remarqué, monsieur l'Orateur, que ce sont deux membres de l'opposition qui se sont attachés surtout à condamner ce projet. Ainsi que le faisait observer l'honorable député de Strathcona (M. McIntyre), ce sont précisément ceux qui vivent le plus loin de l'Ouest qui condamnent cette entreprise. On n'entend pas beaucoup de récriminations de la part des députés conservateurs de l'Ouest. Quiconque connaît ce qui se passe dans cette partie du pays, qui s'intéresse à son développement, est heureux de saluer la venue de celui qui veut consacrer des capitaux à l'irrigation de ces terres à demi arides pour les rendre productives. Il faut tenir compte du fait qu'une très vaste étendue de ces terrains, à l'heure actuelle, ne représente qu'une valeur très minime au point de vue agricole. Ils peuvent convenir plus ou moins à des fins de pâturage, mais l'hiver rigoureux que nous traversons nous démontre à l'évidence l'état désespéré où se débattent les propriétaires des ranches. Les bestiaux meurent par centaines et par milliers, victimes du froid ou ensevelis sous la neige, parce que leurs propriétaires n'ont pas récolté assez de fourrages pour nourrir leurs animaux durant l'hiver. Il est donc évident que celui qui se rendra dans cette partie du pays pour y faire des travaux d'irrigation qui rendront ces terres arables et leur feront produire ce qu'on récolte ailleurs, il est donc évident que celui-là rendra service à l'Ouest et au Canada et que son attitude ne doit pas être condamnée par les membres de cette Chambre. Toutes les attaques portées par l'opposition aujourd'hui relativement à ces travaux d'irrigation, ont été dirigées contre la compagnie Robins. Je n'ai pas entendu un mot de reproches à l'adresse de la compagnie du chemin de fer et des houillères d'Alberta, dont les projets d'irrigation sont beaucoup plus considérables que ceux de la compagnie Robins et qui a acquis du gouvernement fédéral une étendue de terrain beaucoup plus considérable que celle dont la compagnie Robins a fait l'achat. Pourquoi? Parce que les membres de cette compagnie sont les amis de nos adversaires. La compagnie d'irrigation Robins comprend des hommes qui appuient le gouvernement actuel ; et c'est pour cela qu'il faut l'attaquer. On dirait que quiconque est libéral n'a pas le droit de faire une transaction avec le Gouvernement. En développant les terres incultes de l'Ouest, ces gens-là travaillent aussi bien dans les intérêts de l'Est du Canada, car il est impossible d'établir 10,000 colons sur des terres drainées sans rendre un immense service au pays tout entier.

L'honorable ministre de l'Intérieur a rappelé que ces mêmes terrains pouvaient être réclamés par le chemin de fer canadien du Pacifique comme formant partie de la subvention en terres qu'on avait accordée à cette compagnie ; il a ajouté qu'une très grande partie de ces terrains ont été arpentés, mais que la compagnie ne voulait pas les accepter sous le prétexte que ces terres-là ne convenaient pas à la colonisation, que ce n'était pas l'espèce de terrain à laquelle la compagnie avait droit. Quand on décida, dans le but d'amener le commerce aux chemins de fer, d'entreprendre le système d'irrigation, on n'a pas demandé les terres en question. Lorsqu'il s'est agi d'accorder des baux pour ces terrains, on a consulté dans chaque cas la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour lui demander si elle s'opposait à la location des sections paires ; la compagnie répondit qu'elle ne pouvait soulever d'objection, ce qui démontrait à l'évidence dans chaque cas qu'elle ne considérait pas ces terrains comme ayant une grande valeur. Il est bien connu que ces terres à demi arides ne sont pas considérées comme ayant une valeur quelconque tant qu'elles ne sont pas irriguées ; du moment qu'on y fait couler de l'eau, le sol devient fertile et l'on peut s'attendre à une excellente récolte tous les ans.

L'honorable député qui vient de terminer son discours a parlé en termes enthousiastes des immenses bénéfices que cette compagnie réalisera. A l'en croire, celle-ci serait déjà assurée d'un revenu annuel de $240,000 de la vente des terrains ainsi irrigués. Eh bien, je puis rappeler à mon honorable ami que ce n'est pas la première tentative d'ir-

rigation entreprise dans l'Ouest. Déjà trois ou quatre compagnies ont risqué cette entreprise : deux d'entre elles sont en faillite aujourd'hui. Pourquoi n'ont-elles pas réalisé de bénéfices ? La seule compagnie qui réussisse est la compagnie du chemin de fer et des houillières de l'Alberta, dont le succès est considérable parce qu'elle a l'eau à sa disposition et qu'elle peut vendre ses terrains. L'honorable député a dit que les colons pouvaient irriguer une petite partie de leur terre. Je lui demanderais de me dire comment un colon pouvait irriguer une partie de son terrrain, en consacrant à ce travail les quelques sous dont on a parlé, pour abandonner le reste du terrain au Gouvernement, quand on considère que pour drainer un acre de terre, il faut construire un canal de 40 milles de long pour amener l'eau sur une colline de 200 pieds de haut. Croit-on que tout ce travail se fait pour rien ?

Mon honorable ami a laissé entendre aussi que les intéressés pouvaient obtenir en aucun temps 25 p. 100 de ces terres. Mais, d'après les stipulations du contrat qu'il a lu lui-même, ces gens-là ne peuvent posséder une acre de terre avant d'avoir accompli toutes les conditions de cette convention. Non seulement ils sont obligés de payer $1 par acre de terrain, mais ils doivent y amener de l'eau et en irriguer 25 p. 100 de superficie. Je puis faire observer qu'il est bien difficile d'irriguer plus que 25 p. 100 de tous ces terrains.

Sans doute, on peut irriguer ces terres dans une proportion de 50 p. 100, mais ce sont là des cas exceptionnels; règle générale, on ne peut irriguer que 25 p. 100 de ces terrains. Quiconque visite l'Ouest se rendra facilement compte de cette vérité. Le sol d'une très grande partie de ces terres est accidenté et dur. On ne peut y faire des travaux d'irrigation, surtout sur les hauts plateaux, qu'à des frais énormes ; il faut tenir compte de la différence entre le plus haut et le plus bas niveau. D'autre part, en irriguant 25 p. 100 on donne plus de valeur aux 75 autres p. 100, parce que les terrains ainsi drainés ne seront pas mis en culture, sauf de rares exceptions.

Mais l'industrie de l'élevage dans l'Ouest a pris une importance toute aussi grande que celle de la culture du blé au Manitoba et à la Saskatchewan. Dans la partie-sud de l'Alberta et de la Saskatchewan, l'élevage constitue l'industrie principale ; il est donc bien important pour les éleveurs de pouvoir mettre leurs bestiaux à l'abri durant l'hiver et pour les nourrir, de même qu'il est important pour le cultivateur du Manitoba et de la Saskatchewan de pouvoir labourer son champ et de récolter son blé. Comment l'éleveur peut-il voir aux besoins de son troupeau durant l'hiver ? En irriguant 25 ou même 15 p. 100 de sa terre. Si un colon possède 1,000 acres de terre, dont 150 à 200 se trouvent irrigués, il est à l'abri d'une calamité semblable à celle qui ravage aujourd'hui les plaines de l'Ouest, où tous les animaux meurent par milliers. Il se préserve lui-même de tout danger de ce genre. C'est précisément par des travaux d'irrigation semblables qu'on permettra à cet homme-là de se livrer à l'élevage d'une façon avantageuse, sachant que tous les ans, il pourra réaliser un bénéfice assuré, au lieu de s'exposer à tout perdre l'année suivante. Il vous faut donc tenir compte de tout cela, quand il s'agit des projets d'irrigation semblables à celui-ci. Dans le cas actuel, il ne s'agit que d'un petit espace de terrain, si l'on tient compte de ce qui reste à irriguer. Libre à quiconque de se présenter et de consacrer un million de dollars pour irriguer 100,000 acres de terre. J'oserais dire que nos amis de l'opposition qui trouvent tant à redire à ce projet, et qui insinuent que le Gouvernement accorde à ses amis cette entreprise pour les aider, s'ils voulaient former une compagnie d'irrigation et creuser un canal de 40 ou 50 milles de long, pour amener de l'eau sur des terres arides, j'oserais dire qu'ils pourraient s'entendre avec les ministres pour conclure le meilleur arrangement possible ; ce ne serait peut-être pas ce que le Gouvernement aurait fait de pire dans son désir de développer le pays.

J'ai parcouru cette région dans tous ses sens ; il m'est arrivé de ne rencontrer que très rarement un établissement de colons. Aujourd'hui même, celui qui parcourt ces prairies peut prolonger son chemin jusqu'à 25, 40 ou 50 milles sans rencontrer la moindre habitation. Au contraire, si l'on établit un système d'irrigation comme celui dont il est maintenant question, si l'on creuse un canal pour amener l'eau et arroser les terres prétendues arides, on verra d'ici à quelques années affluer les colons dans cette région.

On a fait remarquer, bien avec raison, je crois, qu'il faudra du temps avant que toutes les terres de l'Ouest puissent être prises par les colons. Quand toutes les terres disponibles auront été prises, il nous faudra en trouver d'autres pour les centaines de milliers d'immigrants qui viendront s'établir au Canada. Inutile d'envoyer des colons dans cette région maintenant ; ils n'achèteront pas de terrain à moins d'y trouver de l'eau. Du moment qu'on irrigue ces terres, on met des colons dans une position confortable et prospère. Qu'on parcoure cette partie du pays où la compagnie du chemin de fer et des houillères de l'Alberta a exécuté des travaux d'irrigation et qu'y trouve-t-on ? Où, il y a quelques années à peine, on ne pouvait rien voir, on rencontre aujourd'hui des districts et des cantons peuplés et dont la population est heureuse et prospère. Voilà ce que nous voulons voir régner dans tout l'Ouest. Il y a dans cette région de vastes étendues de terrain où l'on ne peut attirer les colons qu'en y faisant des travaux d'irrigation. Je ne voudrais pas voir adopter la méthode suggérée par l'honorable député de Marquette (M. W. J. Ro-

che) quand il a dit que le Gouvernement devrait entreprendre ce travail. A mon sens, l'Etat ne peut exécuter des travaux semblables avec autant de succès que peut le faire une compagnie responsable. La compagnie du chemin de fer et des houillères de l'Alberta poursuit ces travaux, si je ne me trompe, mieux que ne saurait le faire un Gouvernement ; on devrait laisser à des particuliers le soin d'exécuter les travaux de ce genre. J'espère que le Gouvernement ne se risquera pas dans une entreprise semblable, mais qu'il poursuivra la politique qu'il a tenue jusqu'à présent et qui consiste à imposer à toutes les compagnies d'irrigation la condition de n'obtenir des terrains qu'après avoir rempli les conditions de leur contrat. L'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), dans la critique qu'il a faite de cette convention, a peut-être établi un point contre ce projet, quand il a dit que le Gouvernement n'avait pas stipulé que la compagnie de l'Alberta-sud devait vendre ces terrains à aussi bon marché que les offrait en vente la compagnie du chemin de fer et des houillères d'Alberta. Il y a peut-être quelque chose en cela, mais cette raison a été relevée par l'honorable ministre de l'Intérieur et l'honorable député de Strathcona qui ont démontré que tout se réduisait à une bagatelle. En supposant que la compagnie d'irrigation de l'Alberta ne voudrait pas vendre les terrains qu'elle a drainés $5 l'acre, ne pourrait-elle pas facilement vendre à l'un de ses directeurs, à un étranger, ou à une autre compagnie sur laquelle elle pourrait avoir la haute main, ces mêmes terrains $10 l'acre ?

Rien de plus facile. Tout le monde peut constater combien cette transaction pourrait facilement s'accomplir. L'honorable député a soulevé cette objection contre la compagnie Robins ; à mon sens, cette objection n'a pas beaucoup de force. Le point principal dans tout cela, c'est que ce projet d'irrigation va occasionner une dépense d'un million de dollars pour arroser des terres qui ont besoin d'eau, qui sans cela n'ont aucune valeur, mais qui, grâce à ces travaux deviendront productives et pourront servir à l'établissement de centaines de milliers de colons canadiens.

Monsieur l'Orateur, je crois avoir démontré que le seul moyen de rendre cette terre propice à la colonisation, c'est d'y amener de l'eau. J'ai démontré que le Gouvernement avait suivi la meilleure méthode suggérée jusqu'à présent. Personne, à ma connaissance n'a prétendu améliorer cet état de choses. Tout ce qu'on a dit, c'est qu'à l'avenir ces terrains seront vendus $3 l'acre avec un rabais de $2 l'acre pour y exécuter des travaux d'irrigation. C'est là une question à débattre, mais je me demande si l'heure est arrivée d'opérer des changements. Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu beaucoup de gens qui voulaient irriguer ces terrains. Les compagnies d'irrigation n'ont pas réalisé assez de bénéfices dans le passé pour encourager les capitalistes à risquer leur argent dans des entreprises semblables ; je crois donc qu'en attendant ces capitaux, le Gouvernement aurait tort de soulever plus d'entraves à ces entreprises. En terminant, j'espère que les ministres—ce qu'ils ont fait par le passé—apporteront la même attention à l'avenir, au développement de l'Ouest, en rendant cette région avantageuse aux colons, et en favorisant dans l'Alberta-sud un système progressif d'irrigation.

M. LAKE propose l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée).

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre lève sa séance.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et dix-sept minutes du soir).

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 6 février 1907.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à deux heures.

### QUESTIONS.

#### QUAI DE GREECE'S-POINT.

M. PERLEY demande :

1. Combien de bateaux à vapeur se sont servi du quai de Greece's Point, Qué., en 1906?
2. Quelles ont été les recettes en 1906 ?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Les rapports du gardien du quai pour l'année 1906 sont tous marqués " nil ".
2. Aucunes.

#### NAVIGATION DE LA BAIE D'HUDSON.

M. MACDONELL demande :

1. Quels port ou ports y a-t-il dans la baie d'Hudson pouvant servir au transport des produits du Nord-Ouest expédiés vers les marchés d'Europe par cette voie ?
2. Le Gouvernement a-t-il en aucun temps chargé un ingénieur ou des ingénieurs habiles de s'assurer si un pont ou des ports bons, commodes et profonds ne pourraient pas être établis dans la baie d'Hudson pour servir à ce transport ?
3. Le Gouvernement peut-il fournir à cette Chambre des données techniques ou autres preuves satisfaisantes démontrant que la route vers des marchés d'Europe viâ la baie d'Hudson est praticable ?
4. Dans l'affirmative, pendant quel temps et durant quelle période de l'année, ladite route serait-elle praticable ?
5. Si cette route est possible, serait-elle plus économique et plus courte que la route ou les routes actuelles? Et, dans l'affirmative, dans quelle mesure ?

L'hon. M. BRODEUR :

1. De tous les ports sur le côté ouest de la baie d'Hudson, celui de Churchill est le plus au sud et où l'eau est assez profonde pour permettre l'entrée des navires marchands à fort tirant d'eau. Les embouchures des grandes rivières au sud de Churchill sont bloquées par des barres et des bancs. Il est probable qu'il serait très coûteux d'y creuser des chenaux et de tenir ces chenaux ouverts. Au nord de Churchill il y a quelques excellents ports, mais le fond en dehors est inégal, et les navires qui voudraient y entrer s'exposeraient à s'échouer sur des bas-fonds.

2 et 3. On trouvera dans le rapport du voyage du "Neptune" un chapitre sur la navigation de la baie du détroit d'Hudson. Il y a d'autres rapports plus anciens sur la navigation de cette mer intérieure, entre autres le rapport de l'expédition à la baie d'Hudson par le lieutenant A. R. Gordon, département de la Marine et des Pêcheries, 1884-85 ; le rapport de la deuxième expédition à la baie d'Hudson, par le commandant W. Wakeham, département de la Marine et des Pêcheries, 1897. Tous ces rapports s'accordent à dire que la navigation de la baie d'Hudson est praticable et possible pendant certaines saisons de l'année.

4. La route est praticable pendant environ trois mois et demi ou quatre mois de l'année, ou à peu près du 20 juillet au 15 novembre.

5. Elle est plus courte, mais le Gouvernement n'a pas de données sur lesquelles il puisse se fonder pour dire si elle serait plus économique que la route ou les routes actuelles.

TUYAUX SUR LE CREEK GIBSON (I.P.-E).

M. A. MARTIN demande :

1. Des privilèges ont-ils été accordés pour poser des tuyaux sur le côté est du creek Gibson, sur l'embranchement vers Montague du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, à travers la propriété de James Mahar ?

2. Dans l'affirmative, l'a-t-on payé pour cela? Dans la négative, pourquoi son nom n'a-t-il pas été inclus avec les autres cas mentionnés dans la réponse à ma question du 3 décembre comme devant être référés à la cour d'échiquier ?

3. Quand ladite cour siégera-t-elle pour disposer de ces cas.

4. Toute les réclamations non réglées seront-elles entendues par la cour ? Dans la négative quelles réclamations seront entendues et lesquelles seront réservées ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui.

2. Paiement a été offert, mais a été refusé.

3. Le renvoi à la cour d'échiquier est décidé depuis le 3 décembre.

4. On a télégraphié à l'agent du ministère de la Justice à Charlottetown pour obtenir ce renseignement, mais aucune réponse n'a encore été reçue.

5. Toutes les réclamations qui ne pourront être réglées par voie de négociation seront soumises à la cour d'échiquier.

TRANSPORT DES COLIS PAR LA POSTE.

M. SPROULE (par M. Bergeron) demande :

Le Gouvernement a-t-il l'intention de proposer pendant la présente session une loi facilitant l'envoi par la poste de colis, payables sur livraison ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il n'est pas besoin d'aucune législation nouvelle pour permettre le transport par la poste de colis payables sur livraison ; il suffit que le département fasse des règlements à cet effet, et nous nous occupons en ce moment de la question.

SALAIRES DES EMPLOYES DES STATIONS AGRONOMIQUES.

M. RALPH SMITH (par M. Macpherson) demande :

1. Combien d'ouvriers sont employés aux stations agronomiques ?
2. Quelles sont les heures de travail par jour?
3. Quel salaire reçoivent-ils par heure?
4. Des congés leur sont-ils accordés pendant l'année ? Dans l'affirmative, combien ?
5. Jouissent-ils de certains privilèges en dehors de leur salaire ? Dans l'affirmative, quels sont ces privilèges?

L'hon. M. FISHER : Le nombre en varie suivant les saisons. Pendant l'année 1906, il a été de 40 à 60 à la station centrale, de 7 à 13 à la station Nappan, 8 à 16 à Brandon, 8 à 15 à Indian-Head et de 6 à 11 à Agassiz.

2. Les ouvriers travaillent 9 heures par jour pendant cinq mois de l'année, du 1er novembre au 31 mars, et dix heures par jour du 1er avril au 31 octobre.

3. Les salaires varient suivant les stations et sont nécessairement fixés par la loi de l'offre et de la demande. A la station centrale et à celle de Nappan, la moyenne à été d'un peu plus de 15 cents de l'heure ; à Brandon et à Indian-Head entre 15 à 18 cents ; à Agassiz, Colombie-Anglaise, ceux qui ont de l'expérience en agriculture reçoivent de 19 à 21 cents l'heure, tandis que ceux qui sont moins au courant des travaux agricoles reçoivent moins. Cela dépend de ce qu'ils sont capables de faire.

4. Les employés ont droit pendant l'année à sept congés statutaires, et ces jours-là ils reçoivent leur plein salaire.

5. Ils ont un privilège que n'ont pas d'autres travailleurs. Leurs travaux sont distribués de façon qu'ils travaillent tout le long de la journée, qu'il fasse beau ou mauvais, de cette façon ils ne perdent pas de temps.

QUAI A SACKVILLE (N.-B).

M. GANONG (par M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire un quai à Sackville?
2. Dans l'affirmative, un emplacement a-t-il été choisi à cet effet?
3. Quel est le coût estimatif ?

L'hon. M. FISHER : La question est à l'étude.

DERIVATION DE L'EAU PAR LE CANAL DE DRAINAGE DE CHICAGO.

M. BICKERDIKE, demande :

1. Le Gouvernement sait-il que le canal de drainage de Chicago distrait un fort volume d'eau du lac Michigan ?
2. Sait-il aussi que l'on projette d'ouvrir un nouveau canal, connu sous l'appellation du canal de Calumet, dans le but de drainer la partie sud de Chicago?
3. Ce nouveau canal ne sera-t-il pas très préjudiciable à la route du Saint-Laurent?
4. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de prendre les mesures nécessaires pour protéger la route du Saint-Laurent menacée par ce projet de canal ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Le Gouvernement sait que le canal de drainage de Chicago distrait un fort volume l'eau du lac Michigan ; le Gouvernement sait aussi que l'on projette d'ouvrir un nouveau canal. Il est probable que ce nouveau canal sera préjudiciable à la route du Saint-Laurent, mais il est impossible de dire dans quelle mesure. Le Gouvernement a certainement l'intention de faire toutes les démarches nécessaires pour protéger la route du Saint-Laurent contre cette dérivation.

VERSION FRANÇAISE DES STATUTS REVISES.

M. C. R. DEVLIN demande :

1. Quand la version française des Statuts Revisés sera-t-elle prête pour distribution ?
2. Cette version paraîtra-t-elle en même temps que la version anglaise ?
3. Dans la négative, le Gouvernement donnera-t-il la raison du délai?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1. Il est impossible de fixer une date précise, mais ce sera aussitôt que l'impression pourra être complétée, et on y travaille avec toute la célérité possible.

2. L'impression de la version anglaise a été complétée, et on en distribue présentement des exemplaires.

3. Tout retard que pourra subir la publication de la version française prête pour la distribution sera dû seulement au temps qu'il faudra nécessairement pour préparer et imprimer les volumes de la version française.

LA GRACE DE CERTAINS FORCATS A KINGSTON.

M. C. R. DEVLIN demande :

1. Quand Dullman, Nolan et Walsh, actuellement détenus dans le pénitencier de Kingston, ont-ils été condamnés, et depuis combien de temps sont-ils emprisonnés?
2. Des demandes en leur faveur ont-elles été présentées en aucun temps ?
3. Le Gouvernement se propose-t-il, vu la sévérité de la sentence et les représentations faites en leur faveur en différents temps, de se montrer clément à leur égard ?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1. Dullman, Nolan et Walsh présentement détenus au pénitencier de Kingston, ont été condamnés le 25 mai 1900, et ont été emprisonnés depuis cette date.

2. Des demandes en leur faveur ont été présentées à mon prédécesseur.

3. Il est impossible de répondre.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL ET L'ECHANGE DE WAGONS.

M. C. R. DEVLIN demande :

1. Combien de fourgons et de trucks appartenant à l'Intercolonial sont actuellement dans les Etats-Unis ?
2. Quel nombre desdits wagons appartenant audit chemin de fer sont actuellement utilisés par d'autres compagnies de chemins de fer au Canada?
3. A-t-on demandé au Gouvernement de faire revenir ces wagons pour faire face au pressant besoin que l'on en a à de nombreuses stations de l'Intercolonial au Canada ?
4. Dans l'affirmative, quelles mesures ont été prises par le Gouvernement dans l'espèce, et avec quel résultat ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Au 17 janvier il y avait dans les Etats-Unis 2,331 fourgons et trucks appartenant à l'Intercolonial, et sur l'Intercolonial 786 wagons appartenant à des chemins de fer des Etats-Unis, ce qui faisait une différence de 1,545 wagons à notre détriment.

2. Au 17 janvier il y avait sur les chemins de fer du Canada 1,273 fourgons et trucks appartenant au chemin de fer intercolonial, et sur le chemin de fer intercolonial 1,343 wagons appartenant à d'autres chemins de fer du Canada, soit un excédent de soixante-dix wagons en faveur de l'Intercolonial. Comme résultat de tout l'échange, l'Intercolonial se trouve privé de 1,475 wagons.

3. Je ne sache pas que l'on ait demandé au Gouvernement de faire revenir ces wagons.

4. Le chemin de fer intercolonial fait partie de la Car Interchange Association qui comprend tous les autres chemins de fer, et est soumis aux mêmes règlements. Le surintendant du service des wagons est continuellement occupé à la recherche des wagons et prend tous les moyens possibles de faire revenir le matériel roulant ; la situation est beaucoup améliorée.

EXEMPLAIRES DES STATUTS REVISES.

M. TAYLOR demande :

1. Le ministre de la Justice sait-il que des exemplaires, sur feuilles volantes des Statuts revisés de 1906 ont été fournis à diverses personnes ou corporations avant le 15 janvier 1907 ?

2. Le ministre sait-il que ces exemplaires ont été obtenus du département de la Justice ou par son entremise ?

3. Quels sont les noms des personnes, sociétés ou corporations auxquelles les susdits exemplaires ont été fournis ?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1. Non.

2. Le seul exemplaire que le département de la Justice ait fourni à quelqu'un en est un qui a été prêté le 10 décembre dernier à un avocat qui fait une édition nouvelle d'un travail légal qu'il a écrit, et qui désirait parler dans cette nouvelle édition des nouveaux statuts.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES A SHERBROOKE.

M. WORTHINGTON demande :

1. Quelle est l'intention du Gouvernement au sujet de la construction d'une nouvelle salle d'exercices militaires à Sherbrooke, Qué., quant, a) au coût; b) au commencement de la construction; c) à la demande de soumissions ; d) à l'époque de l'achèvement ; e) à l'emmagasinage des armes, accoutrements, etc., dans l'intervalle, du 53e régiment, du 12e hussards, du corps de l'intendance, du corps des signaux, du corps des guides, des ambulances de campagne, etc.?

2. Des plans ont-ils été complétés et acceptés ?

3. Des soumissions seront-elles demandées pour la construction de la totalité de l'édifice ou pour les diverses parties de la construction ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Les réponses à a), b), c), d), ne peuvent être données avant que des soumissions aient été demandées et reçues.

2. Non ; ils sont maintenant en voie de préparation.

3. Pour tout l'édifice.

Sir FREDERICK BORDEN : En ce qui concerne le département de la Milice et de la Défense (question 1e :

53e régiment—Les armes, l'équipement, etc., de ce régiment sont gardés dans l'ancienne salle d'exercice.

Escadron "E", 11e hussards.—L'équipement de cet escadron est gardé dans un édifice loué du lieutenant-colonel E. Worthington, 22e batterie de campagne.

22e batterie de campagne.—L'équipement de cette batterie est gardé dans un édifice loué de MM. Hurd, Fraser et Rugg.

Compagnie n°6, du corps de l'intendance militaire.—L'équipement est gardé dans des pièces louées de l'association agricole des cantons de l'Est.

Corps des signaux.—Il n'a pas besoin d'entrepôt.

Corps des gardes.—Pas besoin d'entrepôt.

Ambulance de campagne.—Ses quartiers généraux sont présentement à Québec.

IMMIGRATION DANS LES CANTONS DE L'EST.

M. WORTHINGTON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il les statistiques du nombre d'immigrants qui se sont établis dans les cantons de l'Est entre le 1er juin 1896 et le 1er janvier 1906 ?

2. Dans l'affirmative, quel est ce nombre ?

3. Quels étaient les agents d'immigration pour les cantons de l'Est pendant la susdite période ?

L'hon. M. OLIVER :

1 et 2. Les statistiques d'avant 1906 donnent seulement le total des arrivées dans la province.

3. Le département n'a pas employé d'agents d'immigration spéciaux pour les cantons de l'Est pendant la dite période.

BAYONNETTE POUR LE FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il adopté une bayonnette pour le fusil Ross?

2. Dans l'affirmative, quel en est le type ?

3. Une bayonnette a-t-elle été fournie avec les fusils Ross déjà distribués parmi les divers régiments de la force permanente et de la milice ?

4. Les bayonnettes actuellement dans les magasins du département de la Milice peuvent-elles être employées avec les fusils Ross?

5. Dans l'affirmative, de quel nombre le département peut-il disposer ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1 et 2. Oui, une baïonnette à lame courte.

3. Non, mais en ce qui concerne la force permanente, il y a dans les différents dépôts d'armes de cette force, si l'on en a besoin, des fusils Lee-Enfield, avec baïonnettes.

4. Non.

5. Aucune.

BUREAUX DE POSTE DANS LES CANTONS DE L'EST.

M. WORTHINGTON demande :

1. Combien de bureaux de poste ont été ouverts dans les comtés de Compton, Richmond et Sherbrooke, respectivement, depuis juin 1896 ?

2. Combien de demandes pour de nouveaux bureaux de poste ont été reçues de ces comtés, respectivement, depuis le 1er janvier 1904, et combien ont été ouverts dans chacun desdits comtés ?

3. Pour quels endroits des bureaux de poste ont-ils été demandés dans chacun desdits comtés ?

4. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir un service de distribution dans la cité de Sherbrooke ?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Douze bureaux de poste ont été ouverts dans les comtés de Compton, dix-huit dans les comtés de Richmond-et-Wolfe et deux dans Sherbrooke.

2. Pour le comté de Compton deux, dont une a été accordée. Pour Richmond-et-Wolfe dix, dont sept ont été accordées. Pour Sherbrooke quatre, dont deux ont été accordées.

3. Dans le comté de Compton on a demandé l'ouverture de nouveaux bureaux de poste à Doncaster et à Wesleyville.

Dans le comté de Richmond-et-Wolfe à Moulin Fontaine, Miquelon, Saint-Elzéar de Ham, Goshen-Road, Pinnacle, Marbleton-Station, Chrysotile, Moulin Samson, Fraser-Pond, et Tobin ; et dans la cité de Sherbrooke à Orford centre, Sherbrooke sud, Scaswaninepus (ou Petit Lac Magog) et Bonnalies-Mills.

4. Le département étudie en ce moment un plan général pour étendre dans certains endroits un service de distribution à domicile. Cette étude est faite au point de vue général des besoins du service des postes plutôt qu'à cause des demandes faites par certaines localités, et le département n'est pas prêt à faire connaître maintenant aucun des endroits ou l'on jugera à propos d'établir ce service.

## TRAVAUX D'UTILITE PUBLIQUE DANS COMPTON, RICHMOND ET SHERBROOKE.

M. WORTHINGTON demande :

1. Quels travaux d'utilité publique ont été entrepris dans les comtés de Compton, Richmond et Sherbrooke, respectivement, par aucun des départements du Gouvernement depuis 1896 jusqu'à date ?

2. Quels montants, à part les frais ordinaires d'entretien des bureaux de poste et de douane ont été dépensés dans chacun desdits comtés depuis la date susdite ?

3. Pour quelles fins lesdits montants ont-ils été dépensés et à qui ont-ils été payés ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Je prierai l'honorable député (M. Worthington) de vouloir bien demander un état. Il est impossible de répondre a une question posée dans cette forme.

M. L'ORATEUR : La question est réservée, avis de motion devant être donné pour le dépôt du dossier.

## SERVICE DE LA POSTE A LANSDOWNE, ONT.

M. TAYLOR demande :

1. Le directeur général des Postes a-t-il donné des instructions pour faire livrer les malles par les trains de nuit au village de Lansdowne, dans le comté de Leeds ?

2. Dans la négative, a-t-il l'intention de donner ces instructions ?

L'hon. M. LEMIEUX : Le directeur général des Postes n'a pas donné d'instructions. Le sujet n'a jamais été porté à son attention. Je ferai prendre des informations toutefois sur la nécessité de se servir de ces trains.

## CONSTRUCTION D'UNE CALE-SECHE A MONTREAL.

M. VERVILLE (par M. Armand Lavergne) demande :

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire une cale-sèche dans le port de Montréal?

2. A quel endroit?

3. Le Gouvernement ou le ministère des Travaux publics a-t-il fait préparer des plans ou des rapports d'experts à ce sujet?

4. Quand le Gouvernement se propose-t-il de faire commencer les travaux?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : La question est à l'étude.

## EXPORTATIONS DE POMMES, DE FOIN, DE SUCRE ET DE SIROP D'ERABLE.

M. DESJARDINS demande :

1. Quelle est l'exportaton totale, pour chacun des produits agricoles suivants, savoir : les pommes, le foin, le sucre et le sirop d'érable, durant les deux dernières années (1905 et 1906)?

2. Quel est le prix total pour chacun, par année?

L'hon. M. PATERSON : La quantité et la valeur de chacun de ces produits exportés se trouvent dans le tableau suivant :

| — | 1906. | | 1905. | |
|---|---|---|---|---|
| Pommes. lbs. | 1,266,831 | 3,991,852 | 915,230 | 2,632,624 |
| Foin. tonnes | 151,676 | 1,232,693 | 193,456 | 1,531,056 |
| Sucre d'érable..... lbs. | 1,789,413 | 121,330 | 2,123,739 | 163,376 |
| Sirop d'érable. gallons. | 11,530 | 8,193 | 3,646 | 3,488 |

## L'EDUCATION DES INDIENS.

1. Quelle autorité le Gouvernement exerce-t-il sur les instituteurs dans les écoles indiennes du Canada ?

2. Les instituteurs sont-ils obligés par la loi d'avoir des certificats avant d'accepter un emploi dans les écoles indiennes du Canada ?

3. Combien d'instituteurs dans les écoles indiennes du Canada ont des certificats de 1re, 2e et 3e classe, respectivement ? Combien d'entre eux enseignent simplement en vertu d'une permission ?

4. Une certaine série de livres est-elle en usage dans lesdites écoles ? Dans l'affirmative, lesdits livres sont-ils en usage en vertu d'instructions données par le département des

Affaires indiennes ? Dans la négative, quelle autorité permet l'usage de ces livres ? Qui a mission de distribuer ces livres ?

5. Depuis 1896, des règlements concernant l'éducaton des Indiens ont-ils été adoptés par le présent gouvernement ? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces règlements?

6. Quels règlements, s'il en est, ont été adoptés depuis 1896 au sujet des instituteurs enseignant dans les écoles indiennes ?

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député (M. Armstrong) voudra bien donner avis de motion pour le dépôt du dossier, car une réponse à cette demande serait très difficile et très longue.

M. l'ORATEUR : La question est réservée, avis de motion devant être donné pour le dépôt du dossier.

LES CARRIERES DE WALLACE, COMTE DE CUMBERLAND, NOUVELLE-ECOSSE.

M. A. A. McLEAN (par M. A. Martin) demande :

1. Le département des Chemins de fer a-t-il pourvu de rails et ballasté aux frais du public la totalité ou une partie d'un embranchement entre la ligne de l'Intercolonial et les carrières Wallace, dans le comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse? Quelle distance a ainsi été pourvue de rails et ballastée ?

2. Depuis quel point et sur quelle distance le département a-t-il transporté du ballast pour lesdits travaux ?

3. Quelle est la longueur dudit embranchement ?

4. Pourquoi cet embranchement n'a-t-il pas été prolongé jusqu'au village de Wallace ? Sur quelle distance serait-il nécessaire de prolonger la construction pour raccorder le village de Wallace avec ledit embranchement ?

5. Le département envoie-t-il des trucks ou wagons auxdites carrières de Wallace aux dépens du public ? Dans l'affirmative, pourquoi en agit-il ainsi ?

6. Si des frais de garage sur ledit embranchement ont été cancellés, à quelle date l'ont-ils été et pour quel motif?

7. A la demande ou pour le bénéfice de qui les travaux susmentionnés ont-ils été faits, et les frais de garage cancellés ?

8. Quel montant le département a-t-il dépensé pour les travaux construits sur ladite ligne d'embranchement ?

9. Quels sont les propriétaires ou les opérateurs desdites carrières Wallace?

10. Quels sont les tarifs de marchandises perçues par le département sur ledit embranchement ?

11. Le département a-t-il accordé des concessions semblables, ou autres, en fait de construction, de réduction des taux de marchandises ou de cancellation de frais de garage à d'autres carrières en exploitation à Wallace ou les environs ?

12. Si d'autres carrières sont exploitées à Wallace ou les environs et transportent leurs produits par la ligne de l'Intercolonial, leur impose-t-on un tarif de marchandises ou des frais de garage, ou les deux, sur tout embranchement dont elles se servent ? Quelles sont les compagnies qui exploitent ces carrières, et quels prix leur sont imposés par le département ?

13. Quelques-uns des propriétaires ou des particuliers qui exploitent les carrières de Wallace ci-dessus mentionnées, sont-ils parents du ministre des Chemins de fer ? Dans l'affirmative, lesquels sont ainsi ses parents ?

L'hon. M. EMMERSON : L'honorable député (M. A. A. McLean) voudrait-il proposer le dépôt du dossier ? La réponse serait trop volumineuse.

M. l'ORATEUR : La demande est réservée, motion devant être faite pour le dépôt des documents.

LES BUREAUX DE POSTE SOUS LES PRESCRIPTIONS DE L'ACTE DU SERVICE CIVIL.

M. PORTER (par M. Taylor) demande :

1. Quelles sont les conditions nécessaires pour placer un bureau de poste de cité sous les prescriptions de l'acte du service civil?

2. Y a-t-il des bureaux de poste au Canada qui relèvent de l'acte du service civil et qui cependant ne réunissent pas les conditions nécessaires pour être placées sous les prescriptions dudit acte?

3. Dans l'affirmative, quels sont ces bureaux de poste, et quand ont-ils été placés sous les prescriptions dudit acte?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Tout dépend de la population, des revenus et des besoins du service postal dans telle localité.

2. Le ministère n'en connaît pas.

3. Répondu au n° 2.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de toute correspondance depuis l'année 1901 échangée entre les divers gouvernements des provinces du Canada et les autorités fédérales au sujet de l'augmentation des subsides auxdites provinces. Aussi, copie des résolutions adoptées par les législatures desdites provinces depuis 1901 au sujet de ladite augmentation de subsides. Aussi, copie des résolutions de Québec, en date de décembre 1902, mentionnées dans le document de la session n° 29a. Aussi, copie des arrêtés du conseil des diverses provinces ou du gouvernement du Canada concernant ladite augmentation de subsides.—M. A. A. McLean.

Copie de tous arrêtés du conseil, papiers, contrats, correspondance ou arrangements concernant les octrois en terres ou les subventions aux chemins de fer suivants, savoir : 1) " Manitoba and Southeastern Railway Company " ; 2) " The Lake Manitoba Railway and Canal Company "; 3) " The Hudson Bay Railway Company "; 4) " The Winnipeg and Great Northern Railway Company ", et autres chemins de fer formant actuellement partie du réseau du " Canadian Northern Railway ", à l'ouest de la province de l'Ontario.—M. M. S. McCarthy.

Copie de toute correspondance, télégrammes, arrêtés du conseil et autres papiers et docu-

ments entre les mains du Gouvernement ou d'aucun de ses membres, se rapportant en quelque manière à l'acquisition, par le Gouvernement, de la propriété connue sous le nom de "Warburton property", à Charlottetown, pour y établir un champ de tir, et d'un droit de passage pour arriver au pont de Hillsboro.—M. Lefurgey.

Copie de tous plans, documents, etc, actuellement à l'étude par la commisson du Transcontinental ou par la commission des chemins de fer, concernant le développement ou l'amélioration du port de Québec comme port maritime et terminus de lignes ferrées.—M. Robitaille.

1. Etat indiquant quels dragueurs du Gouvernement ont exécuté des travaux dans les Provinces maritimes au cours des années depuis 1900-1901 jusqu'à 1905-1906, inclusivement.
2. A quels ports ou localités dans les Provinces maritimes des travaux de dragage ont été exécutés pendant les années susdites; le nom du dragueur employé dans chaque endroit; combien de jours chaque dragueur a été employé et quel a été le nombre de verges cubes d'excavations à chaque endroit.
3. Où sont lesdits dragueurs actuellement.—M. Sinclair.

Etat indiquant où se fait tout le travail de la Chambre en fait d'écritures, et comprenant a) le travail de routine; b) toute la traduction; aussi, indiquant quel montant est payé aux traducteurs vivant en dehors d'Ottawa, ou travaillant à leur domicile à Ottawa, par jour ou autrement; aussi, indiquant quel montant total a été payé l'an dernier pour ces services de la Chambre des communes.—M. Bergeron.

Etat indiquant le nombre de personnes employées dans la Chambre des communes a) comme employés permanents et en quelle qualité; b) comme employés sessionnels et en quelle qualité; c) le salaire de chaque employé; d) le nom de chaque employé de la Chambre ou attaché au service de la Chambre comme traducteur ou autrement non domicilié à Ottawa, ainsi que le domicile de chacun de ces employés, son salaire ou sa rémunération.—M. Bergeron.

Copie de tous arrêtés du conseil, rapports, lettres, télégrammes, comptes, pièces justificatives, documents et autres papiers, depuis le 1er janvier 1902, concernant la remise de la totalité ou de partie de la réserve indienne de Nipissing.—M. Taylor.

## RENVOI D'UN PROJET DE RESOLUTION.

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de résolution suivant, déposé par M. Sam. Hughes :

La Chambre est d'avis qu'il serait plus avantageux pour le Canada et pour l'empire britannique s'il existait une solidarité complète entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

M. SAM. HUGHES : Il a été convenu avec le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) que ce débat aurait lieu lundi.

## RENVOI D'UN MOTION RELATIVE A M. MACILREITH. HALIFAX.

M. CROCKET demande le dépôt :

D'une copie de toutes lettres, comptes, pièces justificatives, chèques, correspondance et documents concernant tout montant payé par le gouvernement fédéral à M. R. T. MacIlreith, avocat, de Halifax, pour services professionnels, chacune des années fiscales expirées respectivement les 30 juin 1902, 1903, 1904, 1905 et 1906.

M. JOHNSTON : Je désire modifier cet amendement en ajoutant le paragraphe suivant :

Aussi concernant tout montant ainsi payé à tout agent, ou représentant du Gouvernement à Halifax pendant chacun des exercices respectifs suivants expirés le 30 juin 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896.

M. CROCKET : Il me semble que cet amendement ne devrait pas être inséré dans ma demande à laquelle il est complètement étranger. Si l'honorable député veut obtenir ces renseignements, libre à lui de faire une motion à cet effet.

M. L'ORATEUR : S'il doit y avoir discussion, la motion devra être réservée, car nous sommes à disposer présentement des motions sans débat.

(La motion est réservée.)

## ADOPTION DU PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX PRIX DU BOIS DANS LE NORD-OUEST.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de passer à l'objet n° 12 de l'ordre du jour.

Le but de cette résolution est de faire nommer un comité pour tenir une enquête sur la condition du commerce de bois dans le Nord-Ouest, et à moins que nous ne discutions immédiatement cet article, il est exposé à être frappé de nullité.

Je propose donc de passer à la discussion du n° 12 de l'ordre du jour.

L'hon. M. FOSTER : Je ne vois pas d'objection sérieuse ; mais comme le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) n'a pas donné avis de son projet de résolution, il serait injuste pour les députés qui veulent prendre part à ce débat de passer à cet ordre du jour, qui vient en 12e lieu. D'ailleurs aucun de ces honorables députés ne serait prêt, le Gouvernement n'ayant pas donné avis de son intention. Si monsieur le premier ministre avait donné avis il ne saurait y avoir la même objection.

Sir WILFRID LAURIER : Non, je n'ai pas donné d'avis, mais c'est à la demande de la gauche que je propose cette résolution. C'est l'auteur lui-même qui m'a prié de l'appeler.

(La motion est adoptée.)

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de résolution déposé par M. Herron :

Qu'il est important, pour le succès du développement rapide et prospère des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, de fournir du bois de construction aux colons à un prix aussi bas que possible tout en laissant un profit raisonnable aux fabricants de bois.

Que les prix exigés pour le bois de construction sont considérés par les colons comme déraisonnables et excessifs.

Qu'il est allégué, de la part des colons, qu'une coalition illégale existe entre les fabricants et les marchands de bois dans le but de hausser les prix indûment pour le consommateur.

Qu'un comité spécial composé de neuf membres soit nommé pour faire une enquête sur la question susdite, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, et d'interroger des témoins sous serment.

M. F. L. SCHAFFNER (Souris) : Monsieur l'Orateur, peu familier avec les règles de la Chambre, je croyais, quand j'ai demandé l'autre jour le renvoi de la suite du débat, que la reprise aurait lieu le soir de ce jour-là. Je regrette infiniment d'avoir fait attendre la Chambre. Je n'ai pas le moindre doute qu'il existe actuellement une coalition et que cette coalition n'a cessé d'exister depuis bien des années. La seule objection que j'ai aux discours qui ont été prononcés, c'est qu'on semble douter de l'existence de cette coalition commerciale. Je suis heureux que le Gouvernement ait accepté la motion de l'honorable député d'Alberta (M. Herron) et qu'il s'empresse de faire faire l'enquête qui y est prévue.

(La motion est adoptée.)

## ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX ATELIERS DE L'INTERCOLONIAL A MONCTON.

M. O. S. CROCKET demande le dépôt :

D'un état indiquant:

1. En ce qui concerne les item " ateliers de locomotives et de wagons et achat de terrains à Moncton, $540,000 " et " nouvelles machines pour ateliers de locomotives et de wagons, $72,500 ", dans l'acte des subsides de 1906, annexe B, page 29,—toutes dépenses faites à ce sujet jusqu'au 31 décembre 1906; ledit état devant spécifier, pour chaque paiement, la date de la transaction, la nature des articles fournis ou du service rendu, le nom de la personne ou de la compagnie à qui les deniers ont été payés;

2. Quelles sont les intentions du Gouvernement à l'égard de nouvelles dépenses sous les item ci-dessus pendant l'exercice 1907-1908.

Je crois savoir que le ministre des Chemins de fer s'oppose au 2e paragraphe de cette résolution.

L'hon. M. FIELDING : Le 2e paragraphe appelle une déclaration d'opinion de la part du Gouvernement et non le dépôt de documents. Je proposerais de le biffer.

Sir WILFRID LAURIER.

L'hon. M. EMMERSON : La proposition peut être adoptée, moins le deuxième paragraphe, dont je propose la radiation.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

## ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE AUX FRAIS DE JUSTICE EFFECTUES A HALIFAX.

M. O. S. CROCKET (York) demande le dépôt

D'une copie de toutes lettres, comptes, pièces justificatives, chèques, correspondances et documents relatifs à toutes sommes payées par le gouvernement canadien à R. T. MacIlreith, avocat d'Halifax, pour services professionnels, durant chacun des exercices financiers clos le 30 juin 1902, 1903, 1904, 1905 et 1906, respectivement.

M. A. JOHNSTON (Cap-Breton) : J'ai l'honneur de proposer que les mots suivants soient ajoutés à la motion :

Aussi relatifs à tous comptes payés de la même manière à tout agent judiciaire ou représentant du Gouvernement à Halifax durant chacun des exercices financiers clos les 30 juin 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896 et 1897, respectivement.

M. CROCKET : Je ne m'oppose pas à ce que l'honorable député (M. Johnston) obtienne les renseignements qu'il demande, mais je ne crois pas qu'on doive lui permettre d'incorporer cet amendement dans ma motion, car cet amendement a trait à un tout autre sujet. Il a toute liberté, comme j'ai moi-même, de demander tous les renseignements dont il peut avoir besoin ; je désire donc déclarer que, pour mon compte, je n'agrée pas la proposition.

M. L'ORATEUR : Je crois que l'amendement est en règle.

M. JOHNSTON : Assurément, on ne saurait pas s'opposer à l'adoption de mon amendement. J'imagine que l'honorable député (M. Crocket) est aussi désireux que je le suis moi-même de connaître toutes les circonstances, et mon seul but est de le mettre au courant des faits. L'honorable député peut être assuré que c'est uniquement dans son intérêt que j'ai proposé cet amendement.

L'hon. M. FOSTER : Il est possible que l'amendement soit en règle : M. l'Orateur a rendu sa décision dans ce sens, et je ne me propose pas de le contredire. Mais la motion demande simplement le dépôt d'une copie de toutes lettres, comptes, pièces justificatives, etc., relatifs aux sommes payées par le gouvernement canadien à M. MacIlreith, avocat d'Halifax, pour services professionnels durant certains exercices financiers qui sont spécifiés. L'amendement demande l'indication des sommes payées à tout autre agent judiciaire ou représentant du Gouvernement à Halifax durant un certain nombre d'autres exercices

financiers. Cette procédure me paraît être irrégulière, puisqu'elle permet à un député d'obtenir des renseignements sans tenir compte du règlement exigeant qu'il donne avis de la motion qu'il va présenter et que celle-ci soit ensuite appelée dans son ordre régulier. Il prend le pas sur d'autres, en accolant sa motion à une autre qui a figuré sur le feuilleton des ordres longtemps avant qu'il ait songé à demander ces renseignements qu'il demande aujourd'hui. Cette manière de faire me paraît d'autant moins approuvable que le règlement de la Chambre permet à tout honorable député de demander directement tous les renseignements dont il peut avoir besoin.

Sir WILFRID LAURIER : La mémoire de l'honorable député (M. Foster) lui fait défaut. Le fait s'est déjà produit à maintes reprises sous le régime actuel, comme sous le régime précédent.

L'hon. M. FOSTER : Sans doute, le fait a pu se produire.

Sir WILFRID LAURIER : Le fait s'est déjà produit, et la raison, je pense, en est bien comprise. L'honorable député (M. Crocket) ne présente pas cette motion simplement dans le but de savoir combien M. MacIlreith a reçu ; mais afin de savoir combien le gouvernement actuel a dépensé pour cet objet dans la ville d'Halifax. L'honorable député (M. Johnston), pour des motifs tout aussi louables, désire savoir combien on a dépensé de ce chef sous un autre régime : de cette manière nous aurons un état complet et nous pourrons nous rendre compte si l'administration de la justice est plus coûteuse aujourd'hui qu'elle ne l'était autrefois. Dans ces circonstances, il me semble que l'amendement est régulier.

(L'amendement de M. Johnston est adopté et la motion de M. Crocket ainsi modifiée est adoptée.)

## QUESTION D'ORDRE.

M. LORENZO ROBITAILLE (comté de Québec) : Il a été adopté pour la forme une motion que j'avais présentée, mais au sujet de laquelle je désirais prendre la parole. Je demande à la Chambre de me permettre de le faire maintenant.

M. L'ORATEUR : Ce serait irrégulier, à moins que la Chambre y consente.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. Robitaille) peut atteindre son but d'une autre manière ; mais il serait irrégulier qu'il prît la parole maintenant.

M. BERGERON : Pourquoi ne pas nous montrer facile à l'égard d'un jeune député ?

Sir WILFRID LAURIER : Je prendrai des mesures pour que l'honorable député (M. Robitaille) soit à même d'exposer à la Chambre ses vues sur la question ; mais il serait irrégulier qu'il le fît maintenant.

## QUESTIONS RELATIVES AUX EXPOSITIONS DE TORONTO ET DE SHERBROOKE.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, le ministre de l'Agriculture sait-il que les dates auxquelles sera tenue l'exposition du Dominion à Sherbrooke ont été annoncées, et que ces dates sont les mêmes que celles fixées pour l'exposition nationale canadienne à Toronto. Ce sont là deux expositions très importantes, et si elles ont lieu à la même époque, les exposants, particulièrement ceux d'animaux domestiques, seront obligés de choisir entre les deux. Le Gouvernement se propose-t-il d'accorder la subvention à cette exposition fédérale, même dans des conditions qui ne permettraient pas, par suite de la concordance des dates, à tous les Canadiens de concourir pour les prix qui seront offerts ?

L'hon. M. FISHER : Il y a déjà quelque temps que ces faits ont été signalés à l'attention du département de l'Agriculture. Je me suis mis en rapport avec les directeurs des expositions de Toornto et de Sherbrooke, et j'ai cherché à les amener à une entente, mais jusqu'à présent je n'ai pas réussi. J'espère d'ici à quelques jours rencontrer les directeurs de ces expositions et les amener à s'entendre.

M. A. C. MACDONELL : Le ministre sait-il que les jours fixés pour l'exposition nationale canadienne à Toronto avaient été annoncés avant que ceux choisis pour l'exposition de Sherbrooke eussent été fixés.

L'hon. M. FISHER : Je ne crois pas qu'il soit à propos de discuter la question en détail pour le moment.

## NAUFRAGE DU GOLSPIE.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désire poser de nouveau au ministre de la Marine et des Pêcheries, la question que je lui ai posée il y a quelques jours : le rapport de l'enquête concernant le naufrage du 'Golspie" a-t-il été reçu, et dans l'affirmative se propose-t-on de le déposer sur le bureau de la Chambre ?

L'hon. M. BRODEUR : Il a été fait une enquête préliminaire, et le rapport en a été transmis. Comme résultat de ce rapport il sera peut-être nécessaire de faire une enquête en règle. En attendant, je ne crois pas qu'il soit opportun de déposer le rapport de l'enquête préliminaire.

## SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX CONFLITS DU TRAVAIL.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de résolution déposé par

M. R. L. Borden, relatif aux conflits du travail.

La Chambre est d'avis que des mesures législatives plus efficaces devraient être prises pour prévenir et régler les conflits entre patrons et ouvriers en vue d'empêcher les grèves qui sont quelquefois suivies de pertes de vie et qui sont toujours une cause de privations et de souffrances.

Qu'un comité de neuf membres soit nommé pour faire une enquête sur la question ci-dessus, et pour faire un rapport sur les mesures qu'il serait désirable ou nécessaire d'adopter.

Que le comité ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, d'interroger des témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre.

Que le quorum du comité soit composé de trois membres,—et sur l'amendement de M. Smith (Nanaïmo).

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots au sujet de cette résolution. Comme il y a déjà assez longtemps qu'a eu lieu le débat provoqué par son dépôt, la Chambre a probablement perdu le fil de l'argumentation. Tout d'abord, je dirai que pour discuter une résolution de cette nature, il importe de mettre de côté tout esprit de parti, puisqu'elle a trait à une de ces questions difficultueuses touchant aux rapports du capital et du travail et au bien-être de cette nombreuse classe de citoyens engagés dans l'industrie. La résolution propose l'adoption de mesures très radicales. La législation ouvrière actuelle en est encore, peut-on dire, à la période des tâtonnements ; et c'est pourquoi je prétends que la députation doit en aborder l'étude avec impartialité, abstraction faite de tout intérêt de parti et dans le seul but d'assurer l'adoption des réformes les plus avantageuses pour tous. A mon avis, il serait inexpédient de chercher à profiter de cette circonstance pour battre monnaie dans l'intérêt de l'un ou de l'autre parti politique ; et je ne saurais trop approuver la manière juste, équitable, judicieuse et impartiale dont l'honorable député de Carleton a traité la question lors du dépôt de la résolution, et le discours très habile qu'il a fait alors. Il n'est peut-être aucune autre question actuelle qui comporte des conséquences aussi graves pour notre pays que celle soulevée par la présente résolution. Nos intérêts les plus chers sont en jeu. Non seulement intéresse-t-elle les classes ouvrières, mais tout autant les capitalistes. Il importe donc d'en aborder l'étude avec le plus grand calme et la plus parfaite impartialité, et de mettre de côté l'ardeur du partisan. La nécessité de la nomination d'un comité comme celui que demande la résolution a été amplement démontrée, ces années dernières. La meilleure preuve, peut-être, de l'extrême difficulté de cette question, et des conséquences très graves qui en découlent, c'est que dans les localités où il a éclaté des grèves, et où ces grèves ont dégénéré en émeutes, parfois sanglantes et où la milice a été appelée pour faire respecter l'ordre et la loi, il s'est manifesté nécessairement de l'antipathie entre l'élément gréviste et la milice, et c'est là une circonstance déplorable au point de vue canadien. Par suite, dans plusieurs localités où il s'est produit de ces grèves, nombre de personnes ont refusé de s'enrôler dans la milice, et ont autrement manifesté leur mécontentement et leur désapprobation de la manière dont on avait rétabli l'ordre et fait respecter la loi, et c'est naturellement au grand détriment du service militaire dans notre pays. A mon avis, c'est là une situation déplorable ; il faudrait faire en sorte que les différends entre patrons et ouvriers n'atteignissent jamais ce degré d'acuité qui nécessite l'appel aux armes de la milice. La motion est conçue dans des termes très larges. Elle ne s'occupe pas simplement des grèves; elle touche à toutes les circonstances qui accompagnent le règlement de différends entre patrons et ouvriers. En demandant la nomination de ce comité, nous ne faisons que suivre l'exemple donné dans d'autres pays. A mon avis, il serait imprudent d'édicter des lois de cette nature, sans s'être renseigné au préalable. La résolution signale un champ nouveau dans lequel jusqu'ici le législateur canadien ne s'est pas engagé. Nous constatons que dans des pays plus anciens, le même état de choses s'est produit avant de se produire au Canada. Prenez la Grande-Bretagne et autres pays d'Europe, où la population est plus agglomérée, et où l'on est plus exposé aux grèves et autres troubles ; on y a résolu ces difficultés à peu près de la même manière que la présente résolution propose de le faire. Je vois que dans la Grande-Bretagne, où les troubles ouvriers de 1871 et de 1875 ont déterminé l'adoption des bills relatifs aux Trades Unions, on a commencé par nommer une commisison royale chargée d'étudier à fond les conditions existantes et les causes des différends survenus entre patrons et ouvriers. La présente résolution est à l'effet de nommer une commission qui serait chargée de régler ces différends à peu près de la même manière que le ferait une commission royale puisqu'elle sera autorisée à faire comparaître des témoins, à recueillir des témoignages et, à d'autres égards, aura à peu près les pouvoirs d'une commission royale. Nous voyons, en outre, qu'il fut nommé, dans la métropole, en 1904-1905, une commission royale chargée de s'enquérir de l'effet sur les Trades Unions de la décision dans la cause de Taft Vale, la décision peut-être la plus importante qui ait jamais été rendue par les cours de la Grande-Bretagne ou d'aucune de ses colonies au sujet des différends entre patrons et ouvriers et concernant les droits des ouvriers et le droit des tribunaux d'intervenir et de tenir les Trades Unions responsables des actes de leurs membres. C'est en consé-

quence de cette décision qu'il fût nommé une commission royale en Angleterre chargée de déterminer quelle était la situation légale des Trades Unions par suite de cette décision. Nous voyons donc que, dans la Grande-Bretagne, avant d'édicter des lois de cette nature, on a nommé une commission royale ou un corps semblable, chargé de s'enquérir. La même chose s'est passé aux Etats-Unis, où les conditions sont semblables à celles de la Grande-Bretagne, et rappellent en même temps l'état de choses existant au Canada et auquel la présente résolution tend à remédier. Je suis d'avis que cette résolution devrait être votée par la Chambre ; je suis d'avis que, suivant la proposition qui y est faite, il devrait être nommé un comité d'enquête, et qu'une telle mesure ne serait nullement en désaccord avec le projet de loi déposé par le ministre du Travail. La résolution et le projet de loi pourront tous deux recevoir leur pleine application. Mais on affirme que le bill en question répond à tous les besoins, et que dès lors il n'est pas nécessaire de s'enquérir. Je ne suis pas de cette opinion. Les événements démontrent que le projet de loi déposé par le ministre du Travail (M. Lemieux) ne résoudra pas la difficulté. Ce projet de loi est long ; il prévoit un grand nombre de cas et établit une procédure pour la mise à effet de ses dispositions, mais celles-ci ne sont applicables qu'aux employés se rattachant à des entreprises ou compagnies d'utilité publique. Le bill n'est donc pas d'application générale. Il n'est applicable, comme le dit l'article 2 qu'aux patrons :

> Employant une personne ou plus et possédant ou exploitant des mines, des moyens de transport ou de communication ou des services d'utilité publique, y compris chemins de fer ayant pour force motrice la vapeur, l'électricité ou autre agent, navires à vapeur, lignes télégraphiques et téléphoniques, et usines pour la production du gaz, l'éclairage électrique, la transmission de l'eau ou la production de la force.

Aux termes des articles 57 et 58 aucune grève, aucun " lock-out " n'est permis avant que le différend ait été soumis à un bureau de conciliation et d'enquête ou tant que se poursuivent les procédures devant ce bureau. Si je comprends bien le bill,—il se peut que mon interprétation soit erronée,—un patron pourra en aucun temps annoncer dans sa fabrique que les salaires sont réduits dans telle ou telle mesure, et tant que toute la question n'aura pas été entendue par le bureau, les employés ne sauraient user de représailles, ou se mettre en grève. Je prierai ces honorables députés qui se sont prétendus les amis de l'ouvrier, lors du dernier débat sur cette résolution, de déclarer s'ils sont satisfaits de cette disposition. Je la considère très injuste. Elle met entre les mains du patron une arme très redoutable ; et comme la procédure établie par ce projet de loi est très longue et compliquée, il pourra s'écouler beaucoup de temps avant que les différends soient réglés par le bureau de conciliation, et avant que les employés soient en mesure d'affirmer leurs droits. Une telle mesure n'est pas dans l'intérêt des classes ouvrières.

M. BELAND : Le patron pourra-t-il réduire les salaires avant que le différend ait été réglé ?

M. A. C. MACDONELL : D'après mon interprétation du bill, un patron pourra en tout temps, avant qu'il se soit produit aucun trouble ni aucun froissement, mettre au mur une pancarte annonçant une réduction des salaires de 25 p. 100, ou dans toute autre proportion qu'il voudra ; ses employés n'auront pas d'autre recours que d'en appeler au ministre du Travail, et celui-ci nommera un bureau de conciliation pour instruire l'affaire. Mais durant tout le temps qu'il faudra pour organiser le bureau, les ouvriers ne pourront se mettre en grève, puisqu'on ne leur permet pas d'user de représailles, et qu'en ce faisant ils commettraient une infraction.

M. BELAND : L'honorable député prétend-il que le patron pourrait de cette façon réduire les salaires avant qu'une enquête ait eu lieu ?

M. A. C. MACDONELL : Je le pense ; du moins c'est ainsi que j'interprète le bill.

M. BELAND : On ne saurait interpréter la mesure dans ce sens.

M. A. C. MACDONELL : Le patron n'est pas obligé de payer les salaires, et n'est même pas obligé de faire quoi que ce soit à la suite de l'enquête, car le bureau de conciliation ne saurait faire autre chose que de rendre une décision, décision qui ne lie personne et ne saurait être mise en force. Lors de la dernière délibération au sujet de la présente proposition, on a dit et répété que le présent bill présenté par le ministare du Travail (M. Lemieux) répondait à tous les besoins des classes ouvrières et industrielles. Or, en premier lieu, cette mesure n'est applicable qu'aux personnes employées dans des services d'utilité et d'intérêt publics; et depuis qu'elle a été déposée, nombre d'honorables députés ont reçu d'innombrables lettres de la part de diverses sociétés d'employés de chemins de fer protestant contre son adoption. J'en ai moi-même reçu plusieurs de ma ville et d'ailleurs. En voici une que je tiens à la main, elle est datée du 4 février 1907 :

> Lors d'une réunion du cercle n° 17 de la fédération de Toronto de l'ordre des employés de chemins de fer, la résolution suivante a été prise:
>
> Arrêté que nous prenions toutes les mesures raisonnables et justes pour empêcher l'insertion de la disposition relative aux chemins de fer dans le bill n° 36 du ministre du Travail, et, si possible, son inscription dans nos recueils de loi.

Et arrêté que nous prions respectueusement nos députés au Parlement actuellement en session à Ottawa de nous aider à faire rayer du bill cette disposition relative aux employés de chemins de fer.

Mais si vous soustrayez les employés de chemins de fer à l'application de cette mesure, vous en soustrayez plus de la moitié des employés qui autrement y seraient soumis. Si l'on tient compte du nombre restreint d'industries auxquelles le bill s'applique dans sa forme primitive, en mettant de côté les employés de chemins de fer, vous soustrayez à son empire plus de la moitié des ouvriers auxquels ce bill devait s'appliquer. Je dis donc que le bill n'est pas bien vu de la plus grande partie de la classe ouvrière—à laquelle il est applicable—qui en fera l'examen. Il est certain que les employés de chemins de fer de toute catégorie. —chefs de train, serre-freins, mécaniciens et chauffeurs, télégraphistes et autres n'en veulent pas. Dès lors, pourquoi cette proposition ne serait-elle pas adoptée ? Si l'on constate que la présente résolution a une portée plus grande que le bill même, si les amis de la classe ouvrière en cette Chambre sont d'avis que le bill n'a pas toute la portée qu'il devrait avoir, alors que cette résolution soit prise, et qu'elle soit référée à un comité spécial chargé de s'enquérir des faits. Lors du dernier débat au sujet de cette résolution, on a prétendu que la nomination et les délibérations du comité occasionneraient des retards qui seraient préjudiciables aux intérêts de la classe ouvrière. Je prétends que si cette résolution avait été prise par la Chambre et si le comité avait été nommé, il serait aujourd'hui presque en mesure de faire rapport, ou du moins il serait certainement en mesure de le faire avant la fin de la session. Je suis persuadé qu'il aurait été en mesure de faire rapport avant la promulgation du bill déposé par le ministre du Travail, et la besogne effectuée par le comité aurait permis à la députation d'améliorer cette mesure. Je crois que les deux parties travailleront de concert à rendre ce bill aussi pratique et aussi efficace que possible ; car tous reconnaissent que rien ne cause plus d'irritation chez notre peuple que les conflits entre patrons et ouvriers. Mais le projet de loi du ministre du Travail a trait seulement aux grèves entre patrons et employés dans certaines industries spécifiées.

M. L'ORATEUR : L'honorable député (M. Macdonnell) contrevient au règlement en discutant, à propos de cette résolution, un bill inscrit au feuilleton.

M. A. C. MACDONELL : Inévitablement, on a discuté le bill lors du dernier débat sur cette question ; mais je n'en parlerai plus, pour m'en tenir entièrement à ce que peut effectuer la résolution, tandis que le bill ne saurait le faire. Ceux qui s'intéressent aux questions ouvrières reconnaîtront qu'un tel comité serait à même de s'enquérir de nombre de causes de mécontentement chez les classes industrielles. Par exemple, nous savons qu'on se plaint de l'importation au Canada de ce qu'on appelle des anti-grévistes, ("strike-breakers"), qui sont en réalité des détectives étrangers venant tout armés dans notre pays et prenant part à ces grèves ici et là. Nous savons qu'ils ont participé à la grève des employés de chemins de fer de Winnipeg, et que dans cette circonstance un de ces hommes, du nom de Christianson, fut arrêté pour homicide. Ces anti-grévistes ont aussi pris part à l'affaire de Buckingham. C'est une question qui mérite examen que celle de savoir s'il est opportun de permettre le recrutement de ces hommes à l'étranger à ces époques de trouble, où l'on est menacé de conflits. Pour ma part, je suis d'avis qu'il ne faudrait pas leur permettre de venir au Canada et d'attiser la discorde comme ils l'ont fait. Mais au moins voudra-t-on reconnaître que la question mérite d'être examinée. Ceux d'entre nous qui ont quelque connaissance des questions ouvrières savent, et tout avocat le sait également, que les dispositions de notre code criminel en ce qui regarde la conspiration sont très peu satisfaisantes. C'est encore là une question que le comité pourrait fort bien mettre à l'étude.

L'article 516 et les articles suivants du code pénal se rattachant aux complots des unions ouvrières donnent certainement lieu à grief. Récemment, nous en avons eu un exemple à Toronto. Certaines personnes ayant pris part à une grève, leurs noms furent portés au tableau noir par toute la ville, dans les industries de même nature, et elles se trouvèrent dans l'impossibilité de se procurer du travail. C'est là, paraît-il, un grief dont se plaignent amèrement les classes ouvrières, au pays. On nous informe, en outre, que la question d'intimidation et d'espionnage crée beaucoup de mécontentement parmi les ouvriers. On soutient que l'article 323 du code pénal défend d'espionner pour obtenir des renseignements et les communiquer. La chose pourrait se faire en Angleterre, mais non pas au Canada. A quoi bon obtenir des renseignements, si on ne peut les communiquer? Voilà précisément ce que se demandent les ouvriers et ils tiennent à ce que l'on remédie à ce grief ou au moins, qu'on l'étudie. C'est là une question qui doit faire l'objet des études d'un comité de cette Chambre, qui devrait dresser un rapport à cet égard. On le sait, les lois du travail, en général, sont dans une situation fort peu satisfaisante. Récemment, sir Frederick Pollock, le grand jurisconsulte anglais, étant en visite au Canada, on le pria de prononcer devant l'école de droit d'Osgoode-Hall, à Toronto, un discours sur les lois du travail, et il répondit qu'il ne le saurait faire ; car, ajouta-t-il, si quelqu'un voulait faire une assertion quelconque à l'égard du travail, lui, sir Frederick, se ferait fort de prouver que cette asser-

tion est erronée, tant il règne de confusion dans les lois sur le travail.

Lorsque cette résolution était devant la Chambre, le député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) profita de l'occasion, pour faire allusion à une affaire datant déjà de bien loin. Remontant en arrière jusqu'à l'époque du régime conservateur, il chercha à censurer le parti conservateur pour avoir nommé une commission, prétend-il, dans le seul but d'avancer ses intérêts, au cours de l'élection de 1891. On a dépensé, affirme-t-il, $80,000 des deniers publics pour cette commission créée dans le but de faire enquête sur les conditions du travail, ainsi que le demandait la résolution devant la Chambre. Avant d'en venir au rapport de cette commission, disons qu'elle termina ses travaux en 1888 et ne les poursuivit pas jusqu'à l'époque des élections en question. Ajoutons aussi que le gouvernement conservateur ne se servit pas de cette commission, pour se concilier la faveur populaire, à cette époque. Un rapide coup d'œil jeté sur le rapport qu'elle présenta en 1888 fera voir la grande variété de questions qui firent l'objet de ses études. En voici la liste partielle :

Règlements d'ateliers.
Règlements relatifs aux machines.
Loi relative à l'incessibilité et l'insaisissabilité des salaires des ouvriers et employés.
Répartition des profits entre le capital et les travailleurs.
Diminution des frais de production par l'emploi des machines.
L'usage des machines a-t-il provoqué la baisse des salaires?
Participation aux bénéfices.
Contrats inflexibles et draconiens.
Lois relatives aux complots et tableaux noirs.
Lois relatives aux maîtres et aux serviteurs.
Travail des enfants.
Travail des femmes.
Responsabilité des patrons.
Système du paiement en nature.
Engagementment de la main-d'œuvre à l'étranger.
Loyers des terrains et autres redevances.
Paiements hebdomadaires et paiements quotidiens.
Le système de l'apprentissage.
Les heures de travail et les taux des salaires.
Salaires, leur pouvoir d'achat.
Comparaison des salaires au Canada avec veux en vigueur en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.
Arbitrage.
Conséquences découlant de l'organisation du travail pour les classes ouvrières.
Les grèves et leurs résultats.
Coalitions ouvrières.

Elle étudia nombre d'autres matières d'importance. Le député de Nanaïmo dit :

Cette commission fit son enquête entre la date de cette élection. . .

Il s'agit de l'élection de 1887.

——et l'élection de 1891, et le rapport de cette commission qui, pendant quatre ou cinq ans, avait poursuivi son enquête sur les questions industrielles, fit encore œuvre utile, au cours de l'élection de 1891.

Cette commission ayant terminé son enquête en 1887 dressa son rapport en 1888 et elle ne subit nullement l'influence de l'esprit de parti. A mon avis, la résolution à l'étude est juste et raisonnable ; elle sera bien accueillie, au pays ; car il est juste et convenable qu'il soit pleinement tenu compte de toutes les plaintes formulées tant par le capital que par le travail. Cette commission facilitera la réalisation de ce but ; car ceux qui désirent exprimer leurs avis habitant surtout les grands centres industriels comme Montréal, Toronto et autres villes importantes, peuvent facilement se rendre à la capitale. Rien ne s'oppose à ce qu'ils viennent présenter leurs observations à la commission et lui faire part de leurs vues. La commission pourra faire porter son enquête non seulement sur les questions qu'embrasse le projet de loi présenté par le ministre du Travail ainsi que sur la question de savoir si le fonctionnement du bureau du Travail est, oui ou non, défectueux et s'il répond bien à tous les besoins de la situation, mais en outre elle pourra étudier toutes les autres questions mentionnées dans la résolution. J'ai indiqué quelques-unes des questions sur lesquelles le capital et le travail sont chatouilleux et qui provoquent des froissements entre les deux classes. A mon avis, il serait possible de faire disparaître ces causes de froissement. Qu'on prête une oreille attentive aux griefs formulés et on parera ainsi à bien des malentendus. Ce que les industriels demandent, si je ne me trompe, c'est qu'on fasse enquête sur toutes ces questions, peu importe qu'il y ait arbitrage obligatoire ou non. Qu'on fasse enquête sur tous les griefs, non seulement ceux qui sont arrivés à l'état de crise aiguë, aujourd'hui, comme les grèves et les chômages forcés (lockouts), mais encore sur toutes les situations qui peuvent surgir, à l'avenir. Sachons prévenir ces difficultés, si la chose est possible. Etudions aujourd'hui ce qui peut devenir une cause de froissement demain, ou dans quelques années d'ici. Qu'on nous donne une définition catégorique de tous les droits du capital et du travail ; qu'on nous propose quelque projet tendant à la solution de ce problème : voilà ce que je demande. A mon avis, c'est par la création d'un comité chargé d'étudier la question qu'on réalisera mieux ce but. N'attendons pas qu'il surgisse de nouvelles difficultés; prenons plutôt les moyens préventifs voulus, afin de parer d'avance à tous ces embarras. La résolution à l'étude est à mes yeux, une orientation vers l'objectif désiré, et si on l'adopte, elle sera fertile en heureuses conséquences ; au moins, elle produira ce résultat-ci : tous ceux qui ont des différends à vider pourront se réunir ici, rendre leur témoignages et exprimer leurs avis personnels.

Le texte de ces dépositions sera livré à la publicité et tous les intéressés, d'un côté et de l'autre, pourront le lire. Il se présente aujourd'hui une question de très grave importance, au point de vue des classes ouvrières ; c'est celle se rattachant à l'établissement de prescriptions législatives impératives. La législation par voie d'injonction : voilà une phrase qu'on entend souvent formuler de nos jours. On peut prétendre que c'est aux autorités provinciales qu'il appartient d'établir ces prescriptions législatives. Au demeurant, il découlera d'heureuses conséquences de l'élucidation et de l'étude de ces questions. Que tous les intéressés soient appelés devant ce comité. Cette enquête, du reste, ne saurait être œuvre de longue haleine. Il sera facile de faire la lumière sur les causes de ces différends, si les intéressés seront mis en demeure de présenter leurs avis devant un tribunal compétent. Je prête volontiers mon appui à la résolution à l'étude ; car, j'en suis convaincu, elle s'inspire des plus chers intérêts des patrons et des ouvriers.

M. GILBERT H. McINTYRE (Perth-sud): La question soumise à la Chambre dans la résolution présentée par le chef de l'opposition est de la plus haute importance ; et en réalité, il serait impossible de saisir le Parlement d'une question plus importante. La résolution a déjà été quelque peu débattue. Après que le député de Toronto (M. Macdonell) eût terminé ses observations, mon impression était qu'une question de cette importance provoquerait un débat plus approfondi et il est fort regrettable, à mon avis, qu'on ait ainsi abrégé cette discussion. C'est le député de Toronto-nord (M. Foster), je crois, qui a proposé l'ajournement du débat, antérieurement. J'aurais, pourtant, prêté une oreille fort attentive aux observations qu'il aurait pu formuler sur la question, et j'aurais été bien aise de bénéficier de ses lumières. Malheureusement il n'a pas encore jugé utile de nous éclairer à cet égard. Une question de pareille importance s'impose aux plus vives préoccupations de la Chambre ; elle appelle une délibération approfondie, et en abordant son étude, il importe de se dépouiller de tout esprit de parti. Ah ! sans doute, dans la délibération de cette résolution, on serait peut-être tenté de chercher à se concilier la faveur populaire ; mais, au demeurant, c'est là chose qui intéresse les politiciens. L'auteur de cette résolution est sans doute, animé des meilleures intentions et il faut lui en tenir compte. On ne saurait lui reprocher de n'avoir pas rendu justice à son sujet ; car la multitude de renseignements qu'il nous a donnés prouvent qu'il a mûrement étudié la question.

La solution de ce problème, s'il est possible, toutefois, de la trouver, ne doit pas nécessairement être uniforme pour tous les pays. L'auteur de la résolution nous a présenté la solution apportée, d'une façon incomplète, à ce problème, dans certains pays où la situation respective du capital et du travail est différente de la nôtre. Mais le problème en lui-même n'est pas facile à résoudre.

Nous avons déjà, dans une certaine mesure, étudié le problème ; nous avons fait plusieurs tentatives dans ce sens, mais pendant nombre d'années, notre législation à cet égard est demeurée à l'état d'essai. Dès 1887, le Parlement abordait l'étude du problème, en prenant l'initiative préliminaire qu'il est d'usage d'adopter, en s'orientant vers l'établissement d'une loi : il créa une commission royale. On entend dire parfois que la création d'une commission royale est le plus sûr moyen d'ajourner temporairement la solution d'une question. Il faut, toutefois, savoir gré à ceux qui ont contribué à la création de cette commission royale, et qui, je suppose, désiraient recueillir les renseignements qui serviraient de base à l'établissement d'une loi. On prit, successivement, diverses initiatives, mais à longue échéance. Je m'en souviens parfaitement, la commission recueillit force renseignements, entendit nombre de témoins, mais, apparement, tous ces travaux n'aboutirent à aucun résultat tangible, sous forme d'initiative législative. Ce ne fut que treize ans plus tard que le Parlement porta sa première loi sur le travail, en édictant la loi de conciliation de 1900, présentée par l'honorable M. Mulock. Cette mesure législative, en elle-même, est loin d'être frappée au coin de l'arbitraire. Elle statue sur la création d'un conseil de conciliation chargé de s'enquérir des causes et circonstances des différends et de chercher à concilier les parties contestantes, et si les intéressés le désirent, de rendre une décision. Mais cette décision n'est revêtue d'aucune autorité. Cependant, en l'absence de tout conseil de ce genre, la création de ce conseil de conciliation constitue une initiative fort importante, bien qu'elle n'ait guère réussi à solutionner le problème. Plus tard, en 1903, le Parlement adopte la loi des chemins de fer et crée un conseil. Mais la création de ce conseil trahit la même impuissance puisqu'il n'a pas l'autorité voulue pour mettre en vigueur ses décisions. Peut-être en cela le Parlement fait acte de sagesse, et il importait, sans doute, de se hâter lentement et de procéder pas à pas. Mais il ne faut pas l'oublier, en pareille matière la loi n'est pas toute puissante. Quand un conseil de ce genre est appelé à régler un différend, il voit se dresser devant lui les passions, les préjugés soulevés de chaque côté et il se trouve en situation d'envisager le différend d'un œil plus impartial et avec plus de calme que ne le sauraient faire les intéressés eux-mêmes.

Toutefois, la loi des chemins de fer de 1903 n'est pas sans avoir son utilité, au point de vue pratique. La création d'un département du Travail, à titre de partie intégrante du Gouvernement, constitue un progrès réel, ainsi que la publication de la "Gazette du Travail" et la nomination

d'agents, disséminés dans nombre de localités au pays, chargés de dresser des rapports sur la condition du travail, sur l'état des relations plus ou moins cordiales entre patrons et ouvriers et sur une foule d'autres questions. En réalité, il semble que nous possédions une masse de renseignements suffisante pour nous permettre de solutionner le problème, s'il est possible d'appliquer le remède voulu. Le sous-ministre du Travail a fait œuvre utile à cet égard, en contribuant à régler un certain nombre de grèves. Je n'ai point cette statistique sous les yeux ; mais si je ne me trompe, le député de Nanaïmo a établi, au moyen de données statistiques, qu'au cours des six années écoulées, près de quarante grèves intéressant les services de milliers d'ouvriers, ont été abrégées, grâce, dans une large mesure, à l'intervention du sous-ministre du Travail. La création de ce bureau constitue donc un précieux auxiliaire. Nous ne saurions dire, toutefois, que la question ait reçu une parfaite solution. La guérison n'est pas parfaite. A mon avis, nous n'y réussirons jamais par des remèdes législatifs ; car il y a ici une œuvre éducative de longue haleine à entreprendre ; il faudra, d'abord, modifier la mentalité des classes ouvrières envers les patrons et l'attitude de ces derniers envers les employés ; or, avant d'avoir accompli cette œuvre, il n'est guère probable que nous réussissions à guérir le mal. Il est fort possible qu'en dernière analyse, les remèdes législatifs ne rendent pas la guérison parfaite ; car, grâce à cette œuvre éducative, nous réussirons à créer un état d'âme, une mentalité d'où découleront la paix, l'harmonie, la bonne entente, et ainsi le problème se solutionnera de lui-même, sans le concours d'ordre législatif. Je tiens à rendre hommage au zèle de notre collègue, auteur de cette résolution qui, à plusieurs égards, appelle mon approbation. La première partie surtout, s'impose à mon approbation : en voici le texte :

Que, de l'avis de cette Chambre, il importe d'adopter des mesures législatives plus efficaces tendant à prévenir et régler les conflits entre patrons et ouvriers afin d'empêcher les grèves et les chômages forcés (lockouts) qui sont quelquefois suivis de morts déplorables et qui sont toujours une cause de privations et de souffrances.

J'en suis convaincu, voilà des sentiments auxquels toute la Chambre peut se rallier, de tout cœur. Personne à coup sûr, ne saurait refuser son adhésion à cette proposition, et cependant, tout en nous donnant force renseignements, l'honorable député a gardé le silence sur les remèdes à appliquer...

L'hon. M. FOSTER : Sur quoi a-t-il gardé le silence ?

M. G. H. McINTYRE : Dans la mesure où il m'a été possible de saisir la pensée du chef de l'opposition, il n'a formulé aucune proposition ; il n'a ouvert aucun avis sur les moyens à prendre pour remédier aux difficultés de la situation. De le part d'un leader aussi habile, qui a fait une étude si approfondie de la question, ce silence au sujet des remèdes à appliquer ici, m'a paru fort regrettable. Dans nombre d'autres circonstances il n'a pas fait preuve de pareille défiance de ses propres forces, et je le répète, ce silence, ce mutisme me semble regrettable. Mais plus loin, il ajoute qu'à son avis il importe de créer un comité spécial avec mission de recueillir de plus amples renseignements et de formuler quelque proposition au sujet des remèdes à appliquer. Si cette question avait le mérite de la nouveauté, et qu'il n'existait pas une masse de renseignements recueillis à cet égard ; si nos journaux quotidiens ne nous tenaient pas au courant de tous les faits et incidents se rattachant à toutes ou presque toutes les grèves qui surgissent au pays ; si nous n'avions pas déjà adopté certains remèdes qui semblent avoir abouti au succès et répondre parfaitement aux besoins de notre situation ; alors il y aurait lieu de renvoyer cette question à un comité. Mais en tenant compte de toutes les circonstances se rattachant à la question, éclairés que nous sommes par les renseignements recueillis ; en présence du succès qui a couronné les efforts tentés jusqu'ici ; au moment même où le ministre du Travail vient d'inscrire au feuilleton un projet de loi tendant à la solution de ce problème, je crois que la résolution à l'étude, bien que présentée dans un excellent esprit, est inopportune et je me rallie à l'amendement présenté par le député de Nanaïmo, qui propose:

Que tous les mots après "Que", dans la cinquième ligne, soient retranchés et remplacés par les suivants:—"attendu que l'acte de conciliation voté par le Parlement en 1900 et l'acte concernant les conflits ouvriers sur les chemins de fer adopté en 1903 ont aidé à prévenir et à régler les différends, il est désirable d'étendre le principe et l'application de ces mesures au moyen de dispositions nouvelles dont l'expérience a démontré la nécessité, et qu'une mesure législative à cette fin devrait être présentée au cours de la présente session du Parlement."

Il s'est peut-être glissé dans ce texte une erreur grammaticale, bien que je ne veuille pas l'affirmer positivement. On a probablement omis un mot ; mais on saisit parfaitement le sens et l'objectif de l'amendement. Je l'espère donc, si les députés tiennent à la réalisation de l'objectif visé à plus brève échéance que ne le permettrait la création de ce comité ; s'ils ont à cœur la solution de ce problème irritant, et cela au moyen d'une prompte initiative et de nouvelles mesures, ils se rallieront à l'amendement.

L'hon. M. FOSTER : Il me semble fort regrettable, à un certain point de vue, que lorsqu'il se présente une question de ce genre et que, le débat s'engageant, il excite un certain degré d'intérêt, le règlement et les circonstances nous forcent d'ajourner de temps à autre cette discussion qui finit par

perdre tout intérêt. S'il nous eût été possible de poursuivre l'étude de cette question, à l'époque même où la Chambre en fut saisie, j'en suis convaincu, l'intérêt serait devenu plus vif et plus prononcé, et nous aurions bénéficié davantage de la discussion de cette question.

A cette époque, il est vrai, je me suis opposé à ce que la Chambre allât aux avis sur la question ; car je tenais à formuler quelques observations à cet égard. Depuis cette époque, on a si souvent ajourné le débat que je me demande si toutes les idées qui s'étaient présentées à mon esprit et auxquelles j'attachais assez d'importance pour vouloir les communiquer à la Chambre, ne se sont pas évanouies à jamais. Du reste, je tiens à dire qu'aujourd'hui encore, comme je le voulais alors, je n'entends nullement m'inspirer de l'esprit de parti, en présentant mes observations. Il me répugnerait de prendre pareille attitude. La question ouvrière est trop importante, trop vaste, trop grosse de conséquences au point de vue national, pour qu'un député s'estime autorisé à l'envisager au point de vue des intérêts de parti. A cet égard, je dois l'avouer, je trouve matière à critiquer dans l'attitude adoptée à cet égard par le ministre du Travail (M. Lemieux) et par le député de Nanaïmo (M. R. Smith).

J'ai cru saisir dans le ton de leurs observations comme une note d'irritation, comme un soupçon de mauvaise humeur contre ces audacieux députés de la gauche qui osent venir braconner sur leurs réserves. Ils m'ont paru quelque peu impatients et le député de Nanaïmo a laissé percer son dépit de ce que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) se fût emparé de cette question et eût empiété sur le terrain réservé au ministre du Travail et au député de Nanaïmo, du côté de la droite.

L'honorable député de Nanaïmo est un député ouvrier et l'honorable ministre du Travail est le ministre chargé de défendre ce projet de loi et je me permettrai de faire observer que lorsqu'on voit un chef des classes ouvrières et un ministre dont les fonctions consistent à faire des lois dans l'intérêt du travail, disposés à repousser tout secours extérieur, toute idée nouvelle, tout conseil, de la part d'un membre de cette Chambre, à quelque parti qu'il appartienne, cela nous permet de mal augurer du résultat que tous, j'en suis sûr, nous désirons atteindre.

Comme je l'ai dit, la question est trop importante dans le moment, et elle doit prendre à une époque qui s'avance rapidement, une importance trop considérable, pour être résolue d'une manière satisfaisante sans le concours des efforts réunis de tous les législateurs du pays et sans la complète élimination des dissidences que pourrait faire surgir l'esprit de parti.

L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) n'a pas traité cette question avec sa franchise ordinaire car, autant que je me rappelle, il fait généralement preuve de sincérité dans la discussion des questions d'intérêt public. Il prétend que l'auteur du projet de résolution a déclaré que l'expérience a démontré l'inutilité de la loi actuelle sur le travail. Je défie l'honorable député de Nanaïmo ou qui que ce soit dans cette Chambre de citer une seule phrase de l'auteur de ce projet de résolution tendant à dire que la loi actuelle sur le travail est inutile. Mon honorable ami a dit que cette loi ne répond plus aux besoins nouveaux du moment, et puisque l'honorable ministre du Travail s'est vu dans l'obligation de déposer un nouveau projet de loi, c'est une preuve que dans son opinion et dans celle du Gouvernement la loi actuelle sur le travail a été jugée insuffisante pour répondre aux conditions nouvelles qui se sont présentées.

L'honorable député de Nanaïmo a aussi reproché à l'auteur du projet de résolution d'avoir dit que le ministère du Travail n'était d'aucune utilité. Il n'y a rien dans le discours de mon honorable ami, qui puisse être interprété dans ce sens. L'auteur du projet de résolution a dit que le ministère du Travail n'a pas fait tout ce qui aurait pu être fait, et que cette négligence jointe à l'insuffisance de la loi actuelle, n'a pas permis de faire face à la situation. Nous en avons l'aveu dans le projet de loi plus avancé que le Gouvernement a déposé.

L'honorable député de Nanaïmo dit encore que l'adoption de la résolution aurait pour effet de retarder l'adoption du nouveau projet de loi, mais je ne suis pas de cet avis, puisque la résolution se borne à demander plus de renseignements.

L'honorable député de Perth (M. McIntyre) reproche à l'auteur du projet de résolution de n'avoir pas proposé une solution. Quelle inconséquence dans ce reproche, puisque la résolution demande justement que la Chambre puisse se procurer des renseignements plus complets pour être plus en état de trouver le remède. Si mon honorable ami (M. Borden) était venu, sur un ton dogmatique, proposer un remède à la situation, il serait allé directement à l'encontre de son projet de résolution.

Il ne prétend pas connaître tout ce qui touche à cette question ; il ne déclare pas qu'il peut trouver dans les limites de sa circonscription électorale tous les renseignements dont il peut avoir besoin pour se former une opinion ; il demande, au contraire qu'on lui procure tous les renseignements qu'une commission de cette nature peut recueillir et il espère qu'alors, le remède pourra être trouvé.

Je ne crains pas de dire qu'il n'est pas un homme éclairé celui qui croit pouvoir trouver dans son propre cerveau les idées arrêtées et les connaissances suffisantes qui lui permettent de résoudre sur-le-champ et une fois pour toutes, ce problème compliqué. Je prétends que nous ne sommes qu'au seuil de cette vaste question et que ce Parlement

n'a pas encore entrepris sérieusement de l'étudier et de l'approfondir. Je suis convaincu que personne dans cette Chambre ne possède une somme suffisante de connaissances pour se permettre de repousser les moyens que possède le Parlement de nous procurer un ensemble des opinions les plus précieuses et une compilation des lois les plus sages adoptées par les différentes nations du globe.

Même avec tous ces renseignements, quand nous aurons consacré tous les efforts de notre intelligence à la solution du problème, il se peut fort bien que nous ayons à enregistrer de nombreuses tentatives infructueuses avant d'arriver à trouver la formule définitive qui mettra fin aux difficultés de la situation.

Quelles que soient les raisons données par l'honorable député de Nanaïmo pour combattre ce projet de résolution, celles sur lesquelles il appuie son contre-projet, le sont plus encore. Qu'on relise son discours dans les " Débats " et on n'y trouvera pas un seul argument justifiant l'adoption du contre-projet et le rejet de la résolution. Le contre-projet de résolution dit :

Attendu que l'acte de conciliation passé par le Parlement en 1900 et l'acte concernant les conflits ouvriers sur les chemins de fer passé en 1903 ont aidé à prévenir et à régler les différends, il est désirable d'étendre le principe et l'application de ces mesures au moyen de dispositions nouvelles dont l'expérience a démontré la nécessité, et qu'une mesure législative à cette fin devrait être présentée au cours de la présente session du Parlement.

Par ce contre-projet l'honorable député de Nanaïmo demande de nouvelles mesures législatives. Il n'est pas satisfait du projet de loi déposé par l'honorable ministre du Travail ; il voudrait étendre le principe et l'application des deux actes qu'il mentionne au moyen de dispositions nouvelles dont l'expérience a démontré la nécessité ; par conséquent, il demande que de nouvelles lois, en plus de celles que nous possédons déjà, soient votées à cette fin

Sur un point, nous sommes d'accord. C'est l'expérience, la source de tout enseignement. Qui la possède? Cela pourrait-il causer quelque tort à la Chambre de posséder tous ces autres renseignements dont je viens de parler? L'honorable ministre du Travail, se conformant à l'esprit de cette résolution, se propose-t-il d'introduire dans son projet de loi autre chose que ce qui y est déjà? C'est ce que demande ce projet de résolution, et tous ceux qui voteront en sa faveur déclareront par leur vote au ministre du Travail que le projet qu'il a déposé est insuffisant et que l'expérience que nous avons acquise lui fait un devoir d'y ajouter de nouvelles dispositions nécessaires.

A ce projet de résolution on a offert un autre projet qui ne s'appuie sur aucune bonne raison, qui est inconséquent, dont l'application serait impossible et dont le ministre lui-même ne veut pas s'engager à appliquer les dispositions cette année. L'honorable député de Nanaïmo, par égard pour le principe, je suppose, appuie l'amendement au nom de l'expérience, et combat de toutes ses forces la résolution de mon honorable ami, dont l'effet serait justement de nous obtenir cette expérience de sources aussi diverses et aussi générales que possible.

Je ne vois donc pas pourquoi la résolution serait rejetée pour être remplacée par cet amendement si inconséquent et d'une complète inutilité. Je ne comprends pas que nous, membres de ce Parlement, conscients de nos actes, désireux de profiter de tous les avantages pour être plus à portée d'étudier ce grand problème, repoussions les moyens que nous offre ce même Parlement d'obtenir les renseignements les plus complets.

Il arrive souvent à mon très honorable ami, et avec raison, de nous donner le parlement anglais en exemple. Or, le plus fréquemment, c'est au moyen de comités parlementaires ou de commissions royales que le parlement d'Angleterre cherche à se renseigner sur les grandes questions. Si on parcourt les annales du parlement anglais, on constate qu'il a eu constamment recours à ces deux moyens d'information ; ces comités obtiennent les renseignements les plus complets et les plus variés, recueillent les leçons de l'expérience et mettent le tout sous les yeux du parlement et du public ; ces renseignements peuvent quelques fois rester dix et vingt ans sans être utilisés ; il arrive aussi que ces renseignements sont complétés par une deuxième et même une troisième commission, instituée dans des circonstances différentes et à une autre époque. Les connaissances ainsi acquises s'infiltrent dans l'esprit des représentants du peuple, des journalistes, des hommes de science, des professeurs d'universités et de collèges, des collaborateurs des revues ; elles vont se vulgarisant, se synthésisent, jusqu'au jour où elles trouvent leur expression concrète dans une loi.

Peut-on désirer mieux qu'une étude refléchie, calme, dégagée de tout esprit de parti, des leçons du passé, dans le monde entier ? On a beaucoup parlé, et peut-être légèrement, de l'inanité—le mot est peut-être trop fort—de nos efforts pour trouver la solution de nos problèmes sociaux dans ce qui a été fait par d'autres pays. La nature humaine est-elle bien différente au Canada de ce qu'elle est en Australie ou dans la Nouvelle-Zélande ? Bien qu'il y ait entre les différents pays des nuances dont il faille tenir compte, quand on va au fond des choses, on retrouve toujours la même nature humaine, les mêmes conflits, les mêmes problèmes à résoudre et la même direction à donner aux lois.

Je m'inscris en faux contre cette prétention de faire fi des renseignements que peu-

vent nous fournir les pays qui, par nécessité ou autrement ont été amenés à étudier ces questions et à consigner dans des lois le résultat de leurs études.

Mon attitude est celle-ci : je ne prends parti ni pour le travail, ni pour le capital. S'il faut préciser, mes sympathies vont plutôt au travail qu'au capital, en prenant ces deux mots dans leur acceptation ordinaire. Il ne m'a jamais été donné d'être un capitaliste, mais j'ai eu le plaisir et l'honneur de travailler depuis que je suis en âge de le faire et je ne crains pas de dire que dans le sein ou en dehors des unions ouvrières, ils sont rares ceux qui ont consacré plus d'heures par jour à un travail ardu que je ne l'ai fait dans les trente ou trente-cinq ans de ma carrière active. Pourquoi, alors, mes sympathies n'iraient-elles pas au travail ? Depuis mon jeune âge je me suis livré à un rude travail manuel ou intellectuel et je considère mon lot comme bien préférable à celui de l'homme né de parents riches, avec trop d'argent à sa disposition.

En ce moment, je ne plaide donc ni pour le travail ni pour le capital. Je crois apporter dans le débat un esprit dégagé de tout préjugé, dans un sens ou dans l'autre. Mais que voyons-nous ici et ailleurs, quand il s'agit de discuter ces questions ? L'antagonisme est peut-être moins tranché aujourd'hui qu'il ne l'était autrefois, et il reparaîtra un jour dans toute sa violence, mais les deux partis en présence se recrutent presque exclusivement, l'un dans les rangs de la classe ouvrière et l'autre parmi les patrons.

Je ne crains pas de dire que le problème ne sera jamais abordé ni résolu d'une manière satisfaisante, tant qu'on se bornera à le considérer comme n'intéressant que l'ouvrier et le capitaliste. Depuis quelques années un troisième élément est entré en scène ; il a fait son chemin et est presque aussi en évidence que les deux autres. Qu'il faille accorder à ce troisième élément une importance au moins égale à celle des deux autres, dans toute tentative de résoudre le problème, voilà ma conviction, basée sur les études que j'ai pu faire de ces questions et qui, malheureusement, n'ont pas été aussi complètes que je l'aurais désiré.

Quel est ce troisième élément ? C'est l'Etat. C'est le grand public, la grande masse de ceux qui ne sont ni des salariés, ni des patrons, mais qui portent un égal intérêt au salarié et au patron. Voici un simple particulier ; il possède des droits, des droits naturels et des droits légaux ; il a droit à la liberté ; il est libre de louer son travail comme il l'entend, autant que les circonstances et les conditions le lui permettent ; il est libre de se joindre à ses camarades, et de former des unions pour améliorer son sort et ces unions sont libres aussi de se relier entre elles pour former une fédération et posséder une organisation centrale.

Je ne crois pas qu'il soit possible d'aller au delà. Celui qui nierait ces droits irait à l'encontre du sentiment public.

M. FOSTER.

Voici maintenant un autre citoyen qui a aussi des droits ; le patron a indéniablement le droit de décider de l'emploi de ses capitaux, de choisir ses employés, de fixer le salaire qu'il veut donner. Ce sont des droits fondamentaux contre lesquels nulle loi ne prévaudra.

Mais les droits de l'ouvrier comme ceux du patron, dans leur forme individuelle, naturelle, doivent jusqu'à un certain point être régis et restreints par des considérations et des intérêts supérieurs. Le capitaliste, considéré comme simple particulier, a le droit de se joindre à d'autres capitalistes et de former des associations. Ces associations ont le droit de se fédérer, dans l'intérêt du commerce et des industries.

Sous ce rapport l'ouvrier et le patron sont sur un pied de parfaite égalité, et les lois d'un pays, si elles sont justes, leur assureront l'exercice de ces droits.

Mais est-ce à cela que se résument les droits et les obligations de l'ouvrier et les droits et les obligations du patron ? Non. Du moment que moi, ouvrier, je conviens avec vous, patron, de vous louer mon travail pour un prix déterminé, le contrat comporte deux clauses : la somme de travail que je dois faire dans une journée et le salaire que vous me paierez pour ce travail. Mais si je suis honnête et consciencieux, si je veux être fidèle à moi-même et fidèle à ma mission dans le monde, je donnerai à mon patron un travail consciencieux et intéressé. Quand je conviens d'entrer à son service, je prends en quelque sorte l'engagement de le servir de mon mieux, de m'intéresser au succès de son entreprise.

D'un autre côté, si je suis le patron, mon devoir ne consiste pas uniquement à payer à mon employé son salaire de $2 ou $3 par jour. Si je suis un homme consciencieux, un bon citoyen, j'ai l'obligation de m'intéresser à la santé de mon employé, à son bien-être, à ses conditions d'existance. J'y suis tenu dans mon propre intérêt et par mon devoir envers mon semblable. Les obligations réciproques de l'un envers l'autre ne se bornent pas à l'échange de tant d'heures de travail contre un prix déterminé ; elles demandent aussi que le patron s'intéresse au sort de son employé et que ce dernier porte intérêt aux entreprises de son patron. Plus cet intérêt réciproque se développera, plus deviendra facile le règlement de cette grave question.

Mais où l'Etat intervient-il ? Voici où il intervient. L'Etat voit à ce que le travail soit libre, qu'il soit protégé, qu'il ait ses garanties. Il voit également à ce que le capital soit libre et ait ses garanties et ses protections nécessaires. Cette protection et ces garanties mutuelles sont la base sur laquelle repose le succès de l'œuvre dans laquelle sont engagés le capital et le travail. En retour, tous deux ont un devoir à remplir envers l'Etat.

Mais, il y a plus encore. Prenons, comme exemple, l'industrie minière. L'Etat dit au

mineur : voici une région que vous avez explorée et dans laquelle vous avez découvert des gisements de houille ; vous me demandez de vous louer cette région ou de vous en céder la propriété. Je vous accorde votre demande, mais sous certaines conditions.

Vous vous mettez à l'œuvre et vous exploitez la mine, mais pour cette exploitation vous avez besoin de main-d'œuvre. Qu'arrive-t-il alors qui nécessite l'intervention de l'Etat ? Voici : du moment que la mine est mise en exploitation, l'Etat qui représente l'ensemble des citoyens qui doivent utiliser ce charbon, possède un intérêt majeur dans l'exploitation de la mine. Supposons qu'il n'y ait qu'une seule mine au Canada pour fournir tout le charbon dont le pays a besoin et que l'exploitation de cette mine ait été concédée à une société unique chargée de fournir les capitaux et de se procurer la main-d'œuvre nécessaires à cette exploitation. Il y a là en jeu plus que le salaire des ouvriers et que les profits des capitalistes, puisque tous les foyers du pays doivent compter sur l'exploitation de cette mine pour se procurer l'éclairage et le chauffage. Toutes les industries du pays qui font usage du charbon, pour la production de la force motrice sont à la merci de l'exploitation de cette mine. Tous les chemins de fer, tous les navires à vapeur, sont réduits à l'inactivité si cette mine cesse d'être exploitée. En un mot, tout le bien-être, la santé, le progrès, dépendent de cette mine exploitée par les efforts réunis du travail et du capital.

Osera-t-on dire qu'une fois que le capital et le travail se sont entendus pour exploiter cette mine à laquelle sont intimement liés tous les intérêts du pays, s'il surgit un conflit sur la question de savoir qui sera chef d'équipe ou le nombre d'heures qui constituera une journée de travail, ou quel sera le salaire par jour d'un ouvrier, l'une ou l'autre des deux parties peut arrêter l'exploitation de la mine, et du même coup ruiner les industries, jeter la perturbation dans toutes les classes de la société et causer des pertes irréparables ?

Je suppose, il est vrai, un cas extrême, mais il n'en fait que mieux ressortir la force de la thèse que je soutiens.

Prenons, maintenant, un autre exemple dans une grande ville comme Montréal. Dans cette ville, une compagnie de tramway fonctionne en vertu d'une concession municipale. Elle a obtenu cette charte du public, et en a profité pour construire plusieurs milles de voie ferrée et employer des centaines d'ouvriers. Elle a ainsi mis au service du public un moyen de transport dont la population ne peut plus se passer. Ceux qui, autrefois, ne s'inquiétaient même pas des tramways, en ont absolument besoin aujourd'hui. La circulation, le mouvement intérieur de la ville sont inséparablement liés à l'exploitation régulière de cette concession. Osera-t-on prétendre que parce que le président de la compagnie des tramways et le président re l'union des employés ne parviennent pas à s'entendre sur la question de savoir quelles voitures seront nettoyées et par qui elles le seront, quel itinéraire sera confié à cette classe d'employés, ils seraient libre d'arrêter l'exploitation de ce service? Osera-t-on dire que toute la population, les femmes et les enfants, les personnes bien portantes et les invalides, les gens de commerce et les ouvriers, seront tout à coup privés d'une chose qui est devenue presque une nécessité absolue ?

Si ces deux hommes, le représentant de la compagnie et le représentant des employés, continuent à se quereller, et si à la suite d'une tentative de reprendre l'exploitation des troubles surgissent, si la police est impuissante à maintenir l'ordre, alors la milice est appelée sous les armes et l'Etat, s'autorisant de son pouvoir souverain, intervient.

Il en résulte des dommages, des inconvénients et un esprit d'hostilité qu'il est surtout important de prévenir, autant que possible. Les adversaires du projet de résolution déposé par mon honorable ami, prétendent-ils que le temps n'est pas venu et ne viendra jamais où l'Etat, représenté d'abord par ce Parlement et ensuite, par cette autre autorité plus grande—qui s'appuie sur la milice pour assurer le maintien de l'ordre—aura son mot à dire dans le règlement de ces questions ?

Prétendent-ils que nous ne devons regarder ces conflits que comme de simples malentendus entre ouvriers et patrons, qu'ouvriers et patrons doivent régler entre eux ? Je n'insisterai pas davantage sur ce point ; je crois avoir suffisamment établi ma proposition.

Il y a en jeu un troisième intérêt qui s'affirme tous les jours avec plus de force et dont les droits sont revendiqués, non seulement par l'opinion publique, mais par les corporations qui donnent effet aux vœux de l'opinion publique, par les corporations qui sont appelées à faire les lois de ce pays. Ce troisième intérêt dont je parle demande à être entendu dans le règlement de ces différends, et il le sera.

J'avoue que ces remarques sont incomplètes et décousues mais il y a encore un point que je tiens à faire ressortir.

On est souvent embarrassé par certains mots, qui sont devenus plus que des mots et ont réussi à grouper des adhérents. Ces adhérents on les entend à la tribune, dans les clubs, dans les assemblées législatives et dans les journaux. On les appelle quelquefois socialistes, d'autrefois collectivistes, ou communistes ou partisans de l'administration par l'Etat. De quelque nom qu'on les désigne, ils sont une manifestation de ce troisième élément dont j'ai parlé. Ils prétendent que dans les querelles entre les employés et les compagnies, les vues des deux parties en cause doivent se plier à

l'intérêt supérieur de l'Etat dans l'exploitation de ces services publics qui n'existeraient pas si l'Etat n'accordait pas de charte et ne protégeait pas l'exploitation.

L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) dit qu'on ne peut pas intervenir au nom de la loi, que le pays n'est pas mûr pour une pareille réforme. Je n'en sais rien. Je n'ai pas la prétention d'affirmer que le pays est prêt ou qu'il n'est pas prêt, mais je n'hésite pas à affirmer que dès à présent, sans un jour de retard, nous devons nous mettre à l'œuvre pour éclairer l'esprit public et le nôtre,—nous avons tous besoin de renseignements,—pour que le problème soit étudié sur tous ses côtés et soit résolu de la manière la plus satisfaisante possible.

Ces problèmes sont un héritage du passé; les grèves et les lockouts sont des vestiges des temps barbares. Ce sont des armes primitives ; ils représentent la massue que la civilisation a bannie de la plupart des autres fonctions de l'existence. L'ouvrier dit : La grève est notre seule arme et nous ne pouvons pas y renoncer. De son côté, le patron vous dira : Le lockout est notre unique protection, et nous ne pouvons renoncer à nous en servir. La réponse à leur faire serait celle-ci : Messieurs, vous avez chacun votre arme, mais ce sont des armes démodées et peu efficaces; il en existe de meilleures. Si deux voisins, dont les propriétés sont séparées par une clôture, ne s'entendent pas sur l'endroit précis où doit être placée cette clôture, en vertu des mœurs modernes, le plus fort ou le plus habile des deux entreprendra-t-il de placer cette clôture où il désire l'avoir, ou de l'abattre ou de la brûler ? L'esprit du siècle souffrirait-il que ces deux voisins se chamaillent et se battent jusqu'à complet épuisement ?

Il y a longtemps que ces temps sont disparus. Nous avons un moyen bien plus simple. Il y a un tribunal qui n'est ni celui de l'un, ni celui de l'autre, mais qui a été institué expressément pour régler les différends qui peuvent surgir entre eux. Si ce moyen a été adopté, comme le meilleur dans toutes les autres fonctions de la vie des peuples civilisés, ne serait-il pas aussi le meilleur entre patrons et ouvriers?

Que demande l'ouvrier ? A être traité avec justice. Que demande le capitaliste ? A être traité avec justice. Tous deux ont droit à cette justice. L'ont-ils obtenue par le passé, au moyen des grèves et des lockouts ? N'auraient-ils pas plus d'avantage à employer des méthodes plus modernes et à s'en rapporter à un tribunal ? Ce tribunal sera faillible, comme toutes les institutions humaines, mais, du moins, il sera à la hauteur des progrès accomplis ailleurs. Tout défectueux qu'il serait, il serait encore de beaucoup supérieur à la massue, aux grèves et aux lockouts.

Si je me présentais devant une réunion d'ouvriers et leur disais : Voilà ma manière d'envisager la question, ils me répondraient : voyez ce qui a eu lieu par le passé. J'ai donc raison de dire que ces conflits nous ont été légués par les siècles barbares. Dans ces temps reculés, l'ouvrier n'avait rien autre chose à faire que de recourir à la force et de se mettre en grève, et le seul moyen de défense du patron était de fermer son usine. La victoire restait à celui qui était le plus fort ou pouvait résister le plus longtemps.

Je sais bien qu'il se commettait des abus. Je sais que le capitaliste tenait le travailleur sous son talon et le considérait comme une bête de somme. Mais je crois aussi que les sentiments se sont modifiés et vont se modifiant. Je suis convaincu qu'il n'y a pas au Canada beaucoup de capitalistes qui ne désirent pas rendre justice à leurs ouvriers, et qui ne comprennent pas que c'est la politique la plus profitable et pour eux et pour les ouvriers.

Nous réussissons difficilement à nous défaire de l'esprit de lutte, du recours à la force ; mais cela viendra avec le temps. Le moment n'est-il pas arrivé de se livrer à une active propagande, de discuter la question entre nous—capitalistes, ouvriers, législateurs, hommes publics—pour tâcher de découvrir où se trouve la vérité et arriver à la meilleure solution.

Il y a trois ou quatre semaines, j'ai eu occasion, à New-York, d'assister à une séance d'une grande association appelée la " National Civil Federation". Cette association est composée de trois éléments, les représentants du travail, les représentants du capital, et ceux qui ne représentent ni le travail ni le capital, mais la masse du public. Ces hommes se réunissent et siègent les uns aux côtés des autres. M. John Mitchell, M. Gompers et autres chefs ouvriers coudoient les plus grands capitalistes de New-York et des Etats-Unis. Aucun d'entre eux ne renonce à ses opinions, et cependant personne n'a une parole blessante à l'adresse d'un autre. Ils travaillent, ils discutent, ils cherchent de concert le meilleur moyen de rapprocher les deux parties et de rendre les grèves et les conflits impossibles.

Quand j'entendais l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) nous prendre à partie parce que nous osons agiter cette question en ce moment, je songeais que c'eut été un grand avantage pour lui de pouvoir suivre les travaux de cette association pendant deux ou trois jours et de voir comment ces trois éléments parvenaient à s'entendre entre eux. A l'heure présente, il n'y a pas de congrès ni de législature qui fassent un travail aussi efficace que cette association, pour arriver à concilier, autant que possible, les intérêts de ces trois éléments et prévenir les conflits.

Voici en résumé, l'attitude que je prends. Dans ce pays où les gens sont intelligents, où nous avons des ménagements à prendre envers les classes ouvrières, envers les capitalistes et envers le grand public, ne se-

rait-il pas possible de mettre fin pour toujours au règne de la massue et du bâton ? Ne pourrions-nous pas instituer un tribunal qui répondît aux besoins de la situation ? Cela prendra peut-être du temps, mais nous n'y arriverons pas plus tôt en supposant, comme l'honorable député de Maisonneuve (Mr. Verville) que nous sommes suffisamment renseignés en regardant ce qui se passe dans nos différentes circonscriptions.

Nous arriverons plus facilement à une solution si nous prenons conseil de l'expérience et si nous nous entourons de tous les renseignements que peuvent fournir les pays où les questions sociales sont agitées et prennent une importance énorme, où les pouvoirs publics se sont courageusement mis à l'œuvre, et où divers remèdes ont été appliqués. Lorsque nous serons munis de tous ces renseignements, nous pourrons appliquer nos intelligences et nos bonnes intentions à la solution du problème et les ouvriers, les capitalistes, les législateurs, les penseurs du Canada arriveront à tirer les meilleures conclusions possibles sur cette question qui est la plus importante du moment.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Je suis convaincu que ce débat aura un bon effet dans le pays, même si ce projet de résolution n'est pas adopté par la Chambre. Nous avons entendu avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) sur cette grande question du travail, mais je crois qu'il est temps de revenir au projet de résolution. On nous a parlé longuement des différentes phases de la question ouvrière, mais ce n'est pas ce que nous demande la résolution, elle demande la formation d'un comité pour arrêter.

Des mesures législatives plus efficaces pour prévenir et régler les conflits entre patrons et ouvriers en vue d'empêcher les grèves qui sont quelquefois suivies de pertes de vie et qui sont toujours une cause de privations et de souffrances.

On nous demande simplement de nommer un comité composé de neuf membres de cette Chambre pour étudier les meilleurs moyens de prévenir les grèves et les lockouts. Or, la Chambre est actuellement saisie d'un projet de loi, soigneusement élaboré, déposé par l'honorable ministre du Travail, tendant exactement au même but. A mon sens, voter en faveur du projet de résolution, équivaudrait au rejet du bill, du moins pour cette session. Je ne veux pas insinuer que l'honorable chef de l'opposition a déposé son projet de résolution dans cette intention ; loin de là.

Mais, je le demande, à quoi bon voter une telle résolution quand le ministre du Travail a lui-même déposé un projet de loi tendant expressément au règlement des différends qui surgissent entre patrons et ouvriers ?

M. R. L. BORDEN : Semble-t-il à l'honorable député (M. Logan) que j'aie donné avis de ma motion après le dépôt du projet de loi ?

M. LOGAN : Je ne demande pas si la Chambre a été saisie de l'un avant l'autre et j'ignore à quelle date l'honorable député a déposé son projet de résolution ; mais, je le répète, je ne dis pas qu'il la présente dans un but politique. Je vous invite, monsieur l'Orateur, à considérer quel serait l'effet, sur le projet de loi, de l'adoption, à cette heure, de la résolution que propose mon honorable ami. Peu importe le moment où le projet de résolution ou le projet de loi sont déposés ; demandez-vous seulement ce que signifierait l'adoption du projet de résolution à cette heure. Si la Chambre le votait, cela équivaudrait à déclarer que le ministre du Travail doit retirer son projet de loi, le laisser de côté du moins pour cette session-ci.

Quelques DEPUTES : Non pas !

M. LOGAN : Le projet de loi du ministre du Travail porte précisément sur les points que la résolution nous invite à mettre à l'étude. Pourquoi refuserions-nous de mettre le projet de loi à l'épreuve et décréterions-nous en même temps que nous ne saurions l'adopter qu'à l'aveugle ? Je voterai contre le projet de résolution parce qu'il équivaut à la répudiation du bill du ministre du Travail. Bien qu'il ne soit pas permis de discuter ce projet de loi à l'heure présente, je dois dire que je l'approuve. De même que l'honorable député de Toronto-nord, je trouve difficile de discuter le projet de résolution sans parler en même temps du projet de loi du ministre du Travail, étant donné surtout que l'amendement proposé par l'honorable représentant de Nanaïmo (M. Smith) a trait à la loi sur la conciliation et à la loi relative aux différends ouvriers, lois que la Chambre a votées il y a quelques années.

Mon honorable ami de Toronto-nord a posé cette après-midi des principes très larges. Comme nombre d'autres membres de la Chambre, nous sommes issus tous deux des classes ouvrières, ce dont nous n'avons pas à rougir; nous entendons servir de notre mieux les intérêts de la nation canadienne en général, mais s'il est un groupe de la population qui mérite des égards particuliers, c'est bien celui des gens qui gagnent leur vie à la sueur de leur front ; s'il est des gens que l'on doive entourer de protection, ce sont ceux qui gagnent leur vie au prix de très longues heures de rude labeur. Parlant des différends qui surgissent entre patrons et ouvriers, l'honorable député a dit que le devoir nous incombe de prévenir les grèves et les lockouts. Sachant un peu ce que sont les grèves et les lockouts, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il n'existe qu'un seul moyen de les prévenir : c'est d'amener les intéressés à s'entendre ou à leur imposer l'arbitrage. Dans les régions minières de la Nou-

velle-Ecosse, j'ai été témoin de beaucoup de différends dont un certain nombre eussent pu être réglés en quelques minutes si l'on avait pu ménager un entretien entre patrons et ouvriers ou amener les intéressés à faire l'exposé de leurs griefs en présence d'une tierce personne. Mais non, les adversaires, retranchés dans leur camp respectif, se défiaient mutuellement, se déclarant prêts à lutter jusqu'à la fin, tandis qu'il eût suffi, pour mettre fin à la querelle, de l'intervention d'une personne bien intentionnée qui les eût invités à exposer leurs griefs et à soumettre le différend à l'investigation. Et l'entente ce serait certainement faite si l'on avait pu se prévaloir des dispositions que contient le projet de loi de l'honorable ministre du Travail. Eu égard à l'expérience que j'ai acquise en matière de différends ouvriers, je suis fermement convaincu que l'adoption du projet de loi du ministre du Travail aura pour effet d'amener le règlement de 95 p. 100 des différends ouvriers qui surgiront au Canada. Convient-il que, pour l'amour du 5 p. 100 qui reste, nous édictions une loi rendant l'arbitrage obligatoire quand les associations ouvrières du Dominion sont presque unanimes à dénoncer ce mode de conciliation ? L'enquête obligatoire permettant de régler 95 p. 100 des différends, à quoi bon, je le demande, insulter les associations ouvrières du pays qui, au moyen de résolutions et par la voix de leurs journaux, se sont déclarées contraires à l'arbitrage obligatoire ?

M. SPROULE : Le projet de résolution tend-il à l'arbitrage obligatoire ? Il ne s'y trouve pas un seul mot à cet effet.

M. LOGAN : Je commente le discours de mon honorable ami de Toronto-nord, au dire de qui il nous incombe de prévenir les grèves, et je m'applique à faire voir qu'il n'existe que deux moyens de les prévenir : la conciliation d'abord, puis l'arbitrage obligatoire.

Comme l'a dit l'honorable député de Toronto-nord, mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) a fait observer avec assez de justesse qu'après tout cette question est de celles que chacun doit, du moins dans une large mesure, étudier au point de vue de ses propres intérêts. Je ne crois pas qu'il convienne de rejeter la responsabilité de nos actions sur un comité de la Chambre ; cela a trop l'air de vouloir enterrer la question. Il y a assez longtemps que l'on use de ce procédé à l'égard des questions ouvrières. Pour ma part, j'estime que le projet de loi du ministre du Travail nous fournit un moyen convenable de régler les différends ouvriers, et pour cette raison je l'appuierai de mon vote. Il serait fort imprudent de mettre la question de côté à l'heure présente.

Mon honorable ami de Toronto-sud (M. Macdonell) nous a parlé aujourd'hui d'une autre enquête dont la question ouvrière était l'objet. Je crois qu'il s'est légèrement trompé en ce qui concerne la date du rapport de cette commission. Cette commission fut instituée vers 1886. Je dois dire que dans l'intervalle il se tint une élection en 1887. La commission transmit son rapport en 1889. On a affirmé, et nul ne l'a contredit, que cette commission a coûté au pays $80,000 ou $90,000. Comme je l'ai déjà dit, la commission a transmis son rapport en 1889, et en 1890 ou à la session de l'année précédente—je dois faire observer en passant qu'au cours du quatrième mois de la session qui précéda les élections de 1891, l'honorable M. Chapleau, alors secrétaire d'Etat, déposa un projet de résolution tendant à affecter chaque année une somme de $10,000 à un conseil du travail.

J'appelle l'attention de mon honorable collègue de Toronto-nord sur le passage suivant du discours prononcé par Son Excellence en 1890 :

> Le rapport de la commission royale au sujet du travail, qui vous a été soumis au cours de la dernière session, a été répandu par tout le pays.

Voilà qui prouve que la commission instituée en 1886 ne transmit son rapport au Parlement qu'à la session de 1889. Et l'on faisait encore dire à Son Excellence :

> J'ai tout lieu de croire que les renseignements qu'il contient seront de la plus haute utilité en indiquant les améliorations à apporter aux lois relatives aux classes ouvrières. Des mesures destinées à l'amendement de ces lois, en tant qu'elles tombent sous le contrôle du Parlement du Canada, seront soumises à votre considération.

Quelles furent les lois que le Gouvernement dont l'honorable député de Toronto-nord était un des hommes marquants invita le Parlement à mettre à l'étude ? L'une d'elles, celle dont je viens de parler, portait qu'il devait être affecté chaque année une somme de $10,000 à l'établissement et au maintien d'un conseil du travail. Ce conseil ne fut jamais établi, mais dans l'intervalle les élections de 1891 eurent lieu, après quoi le conseil du travail fut relégué dans l'oubli et les $10,000 par année ne furent jamais dépensés en conformité de la résolution du secrétaire d'Etat de l'époque. Veut-on que l'on enterre encore une fois la question ouvrière ? La commission eut quatre ou cinq ans pour faire son rapport, et le Gouvernement eut autant de temps pour prendre une décision. On voit en certains bureaux, affichée au mur, la devise suivante : "Agis immédiatement". C'est cette devise qui règle mon attitude à l'égard des problèmes ouvriers.

Ne renvoyons pas cette question à un comité qui ne pourra pas rendre compte de ses délibérations au cours de la session actuelle ou dont le rapport devra nécessairement se faire attendre longtemps. Il n'y a pas de temps à perdre. A l'heure actuelle, 1,000 hommes sont en grève, et nous n'avons pas de loi prescrivant une enquête sur la cause du différend ou fournissant quelque

moyen d'amener une entente entre les intéressés. Je veux parler de la grève des mineurs de la Nova Scotia Steel and Coal Company, de Sydney-Mines. Les demoiselles du téléphone de Toronto viennent de déclarer la grève dans le but d'obtenir la diminution de leurs heures de travail quotidien, et nous n'avons pas de loi prescrivant l'enquête qui devrait se tenir en pareil cas ou tendant à amener les intéressés à conférer ensemble et, si c'était possoble, à régler leur différend.

Votons le projet du ministre du Travail à cette session ; il ne manquera pas de tourner à l'avantage des ouvriers comme à celui des patrons canadiens. Pour être jeune, notre pays n'en a pas moins établi, depuis trente ans, un assez grand nombre de lois relatives aux questions ouvrières. J'ai le regret de constater qu'au cours des dix-huit ou vingt premières de ces années il ne s'est pas accompli grand progrès. De 1878 à 1895, alors que mon honorable ami de Toronto-nord faisait partie du cabinet, le Gouvernement n'a fait voter que deux mesures d'un réel avantage pour les classes ouvrières ; ce furent l'imposition d'une taxe sur chaque Chinois entrant au Canada et, à l'époque où sir John Thompson était premier ministre, l'établissement de la fête du travail. Il institua bien la commission du travail dont j'ai parlé, mais elle n'aboutit à aucun résultat. L'un de ses partisans les plus marquants eut beau déposer chaque année un projet de loi concernant la main-d'œuvre étrangère, il ne put jamais le faire adopter.

Avant 1896, le bruit courait que l'exécution des travaux publics, surtout de ceux qui se rattachaient au ministère de la Milice, donnait lieu à l'exploitation des ouvriers. Invité par les associations ouvrières à s'enquérir du bien-fondé de cette rumeur, le Gouvernement institua une commission qui, dans le rapport qu'elle fit, nia l'existence au Canada d'un système de pressurage des ouvriers, tandis que deux ans plus tard, M. W. L. Mackenzie King, nommé par le gouvernement actuel, fit un rapport fondé sur des dépositions faites sous serment où il démontrait qu'à Montréal, à Toronto et à Hamilton, l'exploitation des ouvriers se manifestait sous la forme la plus odieuse qui se pût voir. Quand les conservateurs détenaient le pouvoir, on les invita à protéger les ouvriers employés aux travaux publics, mais ce fut en vain ; on leur demanda d'établir à l'égard de ces ouvriers une échelle de salaires suffisants : ils s'y refusèrent. On les invita aussi à légiférer à l'endroit de la main-d'œuvre étrangère. Quand les ouvriers leur demandaient un pain, ils leur jetaient une pierre en pâture.

Depuis que les libéraux ont pris le pouvoir, depuis 1896, qu'ont-ils fait dans l'intérêt des ouvriers? Le gouvernement libéral a commencé par faire voter une loi sur la main-d'œuvre étrangère, puis éleva de $50 à $100 la taxe sur les Chinois, et lorsqu'il vit que cette taxe ne suffisait plus, il la porta à $500, de sorte que le nombre des Chinois qui immigrent aujourd'hui au Canada est fort restreint. Le gouvernement libéral créa un département du Travail auquel préside un ministre et est attaché un sous-ministre dont tous les citoyens du Canada, abstraction faite de leurs préférences en matière politique, s'accordent à vanter les mérites. Le sous-ministre du Travail est un noble et digne fils de la patrie canadienne. Le gouvernement libéral fit voter une loi destinée à mettre fin à l'exploitation odieuse à laquelle l'exécution des travaux publics donnait lieu ; il en établit une autre afin que les marchandises à lui destinées fussent fabriquées sous sa surveillance, et chargea un fonctionnaire de veiller à ce que des salaires raisonnables fussent payés aux ouvriers. Il fit voter une loi portant qu'au lieu de réduire les ouvriers à la famine, comme cela se pratiquait sous le régime conservateur, les entrepreneurs de travaux publics sont désormais tenus de payer à leurs ouvriers des salaires à être déterminés par le représentant du département du Travail. De nos jours, qu'il s'agisse de l'exécution d'une entreprise publique quelconque, de l'érection d'un bureau de poste, de la construction d'un quai ou d'une gare sur le parcours de l'Intercolonial, il est stipulé au contrat que l'entrepreneur est tenu de payer à ses ouvriers des salaires suffisants dont l'échelle est arrêtée par le représentant du département du Travail.

En 1903, le gouvernement libéral faisait voter la loi relative à la conciliation grâce à laquelle on a pu régler heureusement un si grand nombre de différends. C'est ce même gouvernement qui a établi la loi concernant les différends ouvriers sur les chemins de fer, loi dont l'établissement fut suivi d'excellents résultats en ce qu'elle eut pour effet d'améliorer les relations entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. C'est encore lui qui releva les salaires des ouvriers à l'emploi de l'Etat, de ceux notamment qui sont au service des chemins de fer nationaux.

A l'époque où mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) faisait partie du cabinet, les cantonniers de l'Intercolonial recevaient 90 cents par jour ; aujourd'hui, le moins que ces ouvriers gagnent, c'est $1.40 et $1.50 par jour. Sous le régime conservateur, les chauffeurs et les mécaniciens de chemins de fer, dont la vie court de si grands dangers, gagnaient $1.50 et $1.60 par jour, tandis qu'aujourd'hui leur salaire varie entre $3.50 et $3.75 par jour. Bref, le gouvernement libéral a relevé les salaires de tous les ouvriers à l'emploi de l'Etat.

Voilà ce que les deux partis politiques ont fait en matière de législation ouvrière au cours des vingt-huit dernières années. Nous ne sommes pas en arrière, il est vrai, mais il nous reste encore quelque chose à faire, et nous allons faire un nouveau pas en avant en votant le projet de loi dont l'honorable ministre du Travail a saisi la Cham-

bre. A quoi bon obliger les ouvriers du Canada de se transporter à grands frais à Ottawa pour y déposer devant un comité de la Chambre? A quoi bon faire venir les patrons pour discuter cette question, quand nous sommes nous-mêmes en mesure de déterminer ce qui est le plus susceptible de servir les intérêts, non pas seulement du patron ou de l'ouvrier, mais de la population en général? A quoi bon tarder de légiférer, à quoi bon renvoyer l'étude de cette question à un comité, à quoi bon enfin retirer notre confiance au projet de loi du ministre du Travail pour la reporter sur le projet de résolution du chef de l'opposition ?

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Il me suffira de quelques instants pour porter à la connaissance de la Chambre quelques pétitions que de mes commettants et certaines autres personnes m'ont fait tenir et qui se rapportent au sujet de cette discussion. Tous les orateurs de la gauche qui ont traité la question se sont abstenus de se placer au point de vue de la politique, et je regrette que l'honorable député de Cumberland (M. Logan) ait jugé nécessaire de nous gratifier d'une harangue électorale. Il se dit favorable à l'établissement d'une loi qui aurait pour effet de soulager les gens astreints à de trop longues heures de travail. Eh bien ! s'il est au Canada des gens assujettis à de longues heures de travail, ce sont bien les patrons ; en effet, l'ouvrier commence son travail à sept heures du matin et est libre à six heures du soir, ses soirées lui appartiennent, tandis qu'enfermé dans son bureau parfois jusqu'à minuit, le patron se met l'esprit à la torture afin de se procurer l'argent qui lui permettra de payer ses ouvriers.

Mon honorable ami (M. Logan) combat le projet de résolution de l'honorable chef de l'opposition sous prétexte qu'il tendrait à retarder l'adoption du projet de loi déposé par l'honorable ministre du Travail. Cette raison ne vaut pas. Les renseignements prévus par le projet de résolution pourront facilement se recueillir en deux ou trois semaines ; or, la session devant se prolonger pendant encore deux ou trois mois, nous aurons tout le temps voulu pour rédiger un projet de loi fondé sur les conclusions du rapport de ce comité. Le Parlement est déjà saisi de trois projets de loi relatifs à la question ouvrière. C'est sans doute sur la demande du Gouvernement que l'honorable M. McMullen en a déposé un au Sénat. J'ai par devers moi une pétition où les ouvriers du Canada dénoncent ce projet de loi. Le ministre du Travail en a déposé un autre sur le bureau de la Chambre, et voici une pétition par laquelle les ouvriers le dénoncent en termes non équivoques.

M. RALPH SMITH : D'où vient-elle ?

M. TAYLOR : Je vais vous en donner lecture. Elle m'est adressée par l'association des télégraphistes de la divisioin n° 1 du réseau du Grand-Tronc et est ainsi conçue :

Association des télégraphistes,
Réseau du Grand-Tronc,
Division n° 1.

London (Ont.), 25 janvier 1907.

Cher Monsieur,—Veuillez prendre note du vœu suivant voté par les télégraphistes du Grand-Tronc au sujet du bill du ministre du Travail, désigné sous le n° 36 et que la Chambre a mis à l'étude.

Considérant que le bill n° 36 a été signalé à l'attention des télégraphistes du Grand-Tronc, dans la confédération canadienne;

Considérant aussi qu'après l'avoir minutieusement étudié, nous sommes fermement convaincus que ce bill est contraire aux intérêts bien entendus ainsi qu'au bien-être des télégraphistes des chemins de fer,

Il est en conséquence décidé : qu'ordre soit donné à notre secrétaire général de faire savoir à MM. les députés et sénateurs qui représentent au Parlement cette partie du territoire canadien à travers lequel passe le réseau que les télégraphistes dudit réseau sont énergiquement opposés à l'adoption dudit projet de loi, en tant que ce projet les concerne.

Ils sollicitent instamment les membres du Parlement de vouloir bien user de leur influence pour faire écarter dudit projet toute mention des chemins de fer où la vapeur est utilisée comme force motrice.

Cette pétition s'adresse à mon honorable ami le député de Nanaïmo et le conjure de s'opposer à ce projet de loi du ministre du Travail : j'espère bien qu'il n'y manquera pas.

Il y a aussi la proposition du député ouvrier de Maisonneuve (M. Verville), lequel n'est pas toujours d'accord avec l'honorable député de Nanaïmo sur les questions qui touchent au travail. Voici un document qui condamne cette proposition :

Les unions ouvrières, par leur représentant M. Verville, tentent d'imposer la journée de huit heures aux entrepreneurs, aux manufacturiers, aux employeurs et aux ouvriers. Le projet de loi qui est en discussion devant les Chambres ne parle que des adjudications faites par l'Etat. Pourrez-vous faire travailler huit heures à votre usine pour des travaux que l'Etat vous aura confiés, et autrement, pour d'autres commandes, neuf ou dix heures? Pendant que votre voisin, que l'Etat a favorisé d'une commande, fait travailler son usine huit heures seulement, pouvez-vous, à des ouvrages qui vous viennent d'ailleurs, faire travailler votre usine neuf ou dix heures? Ce sera la désorganisation de l'industrie canadienne, un premier pas vers la journée de huit heures partout rendue obligatoire. Les unions demandent ouvertement la journée de huit heures: à vous, par conséquent, de faire que votre opinion soit pleinement connue de son représentant au Sénat et à la Chambre des communes.

Cette pétition émane de l'Association des manufacturiers ; c'est un fabricant qui me l'a envoyée, et elle ne laisse pas que de contenir un grain de vérité. Je ne prends parti ici ni pour l'employeur ni pour l'employé : je constate simplement que des pé-

titions nous sont adressées contre l'un et l'autre bills.

En voici une de mon comté :

Smith's-Falls, le 17 janvier 1907.

Nous, membres de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, division de Rideau n° 381, nous déclarons par les présentes, de la manière la plus énergique, opposés à l'adoption des changements que l'on projette d'introduire dans la loi de conciliation de 1903, changements que M. le sénateur McMullen a proposés le vendredi 7 décembre 1906...

C'est sans doute M. le ministre du Travail qui lui confie la chose...

et qui ajouteraient au paragraphe c de l'article 4 de la loi de conciliation de 1900 les mots qui suivent:

"Mais il ne sera nommé personne qui ne soit citoyen du Canada ou sujet britannique."

M. LEMIEUX : Mon honorable ami voudra bien me permettre... Il a dit que le bill présenté au Sénat par M. le Sénateur McMullen était un projet gouvernemental.

M. TAYLOR : Non, je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. LEMIEUX : Ce n'est pas un bill du Gouvernement, et je puis ajouter que, quand il viendra devant cette Chambre, s'il y vient, je m'opposerai à son adoption.

M. TAYLOR : Je n'ai pas dit que c'était un projet gouvernemental; mais j'ai supposé que M. le sénateur McMullen, avec le caractère de fidèle partisan que je lui connais, n'aurait pas présenté à la Chambre haute un bill que le Gouvernement n'eût pas inspiré, et, en cela, je crois être assez près de la vérité.

La pétition continue :

Avec un nouvel article, amendant la loi.

Nous protestons aussi énergiquement contre toute loi qui tendrait à nous imposer l'arbitrage obligatoire, attendu que nous considérons, ou plutôt nous savons que la mise en vigueur d'une pareille loi causerait un grave préjudice a nos camarades, nos ôterait la liberté d'obtenir pour nous-mêmes une juste compensation et de faire disparaître un pénible état de choses qui existe depuis longtemps.

Nous considérons de plus que nous devrions avoir le droit comme des hommes libres, de quitter notre emploi ou de nous démettre, soit individuellement ou tous ensemble, quand les conditions du travail ou les obligations qu'on nous impose ne nous conviennent pas et que tous les moyens honorables ont été épuisés dans la tentative de régler le différend.

Les changements projetés nous privent aussi du droit de désigner librement nos représentants, ils nous privent des services que pourraient nous rendre nos principaux officiers, et c'est là nous faire une injure que nous sommes bien décidés à ne pas laisser passer.

Nous espérons qu'usant de votre influence, vous verrez à ce que la loi soit modifiée de façon que les dispositions qui nous sont préjudiciables en soient retranchées, pour y en substituer d'autres qui n'empiètent pas sur nos droits d'hommes libres et de sujets britanniques.

Voilà donc trois pétitions où l'on proteste contre les projets ou propositions de loi dont le Parlement est saisi. La Chambre, par conséquent, ne saurait être divisée d'opinion sur cette question. Qu'un comité, composé de neuf de nos plus compétents collègues, soit nommé, à qui nous confierons le soin de délibérer à la fois sur ces trois bills, et, au besoin, de provoquer le public à faire connaître son avis par des témoins que l'on assignera. En moins de deux ou trois semaines, le comité sera prêt à proposer au Parlement une loi propre à satisfaire les ouvriers, les capitalistes et le public en général.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : J'aurais quelques mots à dire au sujet de certaines observations qu'a faites l'honorable député de Cumberland (M. Logan).

Il a commence par déclarer que nous avions sur le papier, pour le règlement des conflits qui pouvaient s'élever entre le capital et le travail, un projet de loi suffisant à tous les besoins, et qu'il était inutile de se renseigner davantage. Est-ce que l'honorable député ne s'est pas lui-même chargé de nous faire entendre que, sur ce point, son affirmation était aventurée, puisqu'il dit que, depuis le temps où le parti libéral est arrivé au pouvoir, le Gouvernement a présenté et fait adopter nombre de projets, tous suffisants, au moment où on nous les proposait, pour amener un apaisement définitif des difficultés qui jusqu'alors avaient divisé le capital et le travail. A l'application, cependant, chacun de ces projets s'est trouvé en défaut. Celui de la dernière session montre bien, par le nombre de grèves dont nous avons été affligés au cours de l'année, aussi fréquentes que jamais, que les lois décrétées jusqu'à présent par cette Chambre n'ont pas accompli ce que nous désirons tous si ardemment de voir s'accomplir, savoir: l'harmonie entre le capital et le travail. En prenant sur lui d'affirmer que l'enquête dont il est question est inutile et que nous avons tous les renseignements voulus pour faire une bonne loi, l'honorable député de Cumberland a, je crois, proclamé son ignorance des diverses questions si importantes qui s'agitent dans les conflits du capital avec le travail.

L'honorable député dit que cette proposition de nomination d'un comité d'enquête n'est qu'une provocation à un vote de défiance. Le croit-il ? Mais comment, l'avis de cette proposition était à l'ordre du jour avant que le Gouvernement eût présenté son bill ? Si j'étais aussi peu charitable que l'honorable député de Cumberland, je dirais que cela a été fait tout exprès pour contrecarrer cette proposition, laquelle tendait à nous faire adopter un moyen de renseignement propre à servir de base à une loi plus avantageuse au capital et au travail que toutes celles dont le Gouvernement nous a dotées jusqu'à présent.

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami voudra bien me permettre de relever un

fait. Il insinue que le bill a été présenté après que la proposition de mon honorable ami eut été inscrit à l'ordre du jour : cela se peut bien ; mais il se rappelera qu'à son retour de Lethbridge, le sous-ministre du Travail a présenté un rapport, que j'ai déposé sur le bureau, conseillant, pour la session actuelle, la présentation d'un projet de loi où le principe de l'information obligée serait reconnu ; et c'est en nous basant sur ce rapport que nous avons agi.

M. SPROULE : En fait, avais-je raison ou avais-je tort ? Le ministre a-t-il nié ce que j'ai avancé ? Non. Il admet que j'ai été exact ; seulement il ajoute que la détermination prise par le Gouvernement est le résultat d'une enquête—enquête à l'issue de laquelle il pouvait agir ; ce qu'il n'a pas fait alors, et ce qu'il fait aujourd'hui, pour donner le croc-en-jambe à la proposition que nous discutons en ce moment.

L'honorable député de Cumberland s'informe de ce qu'a fait le parti conservateur pendant qu'il était au pouvoir. Ce parti, dit-il, s'est contenté de mettre au jour deux pauvres petites lois, sans résultat pratique ni pour le capital ni pour le travail. Il dit aussi que nous n'avons plus besoin de commissions pour nous renseigner sur les disputes du capital et du travail, attendu que chacun de nous peut obtenir chez lui, de ses propres commettants, tous les renseignements dont il a besoin. L'honorable député me permettra-t-il de lui demander s'il a oublié que la première loi de quelque importance touchant les relations du capital avec le travail a eu pour base le rapport d'une commission nommée par le parti conservateur en 1886 ? S'il ne l'a pas oublié, pourquoi a-t-il négligé d'en informer la Chambre ? Je parle de la loi rendue en 1890. Quel était l'objet de cette loi ? C'était de prescrire qu'il serait recueilli et publié des statistiques sur le travail, comme moyen d'obtenir des renseignements qui nous missent en mesure d'élaborer, dans l'intérêt des classes ouvrières, des lois plus avantageuses. Ces statistiques devaient porter sur l'agriculture, les mines, la grande et la petite industrie, les transports, le travail des commis et autres employés. Si nous avons aujourd'hui des renseignements sur ces différentes matières, c'est grâce à cette loi de 1890, due à l'initiative de l'ancienne administration.

M. LOGAN : Quand cette loi a-t-elle été adoptée ?

M. SPROULE : En 1890.

M. LOGAN : Mon honorable ami me permettra peut-être de lui faire observer que son parti n'a jamais rien fait des renseignements ainsi recueillis, bien que l'application de la loi ait coûté dans son temps $10,000 par année au pays.

M. SPROULE : Il se trouve que je connais un peu mieux. Si l'honorable député en savait aussi long qu'il le prétend, il ne se donnerait pas la peine de se lever de son siège pour faire une déclaration comme celle-là. J'ai de lui meilleure opinion.

Il parle des commissions comme n'ayant aucune utilité. Il a parlé de la loi établissant un impôt de tant par tête sur les Chinois et de celle que le présent Gouvernement a rendue portant cet impôt de 50 à 500 dollars. Et d'où venait cette loi ? Elle a été le résultat d'informations que le gouvernement conservateur a envoyé chercher par des commissaires dans ce lointain pays d'Orient. C'est avec les renseignements ainsi recueillis que les amis de l'honorable député ont pu faire quelque chose pour les classes ouvrières, auprès desquelles ils se sont fait gloire là-bas, en Colombie-Anglaise comme ailleurs, d'avoir augmenté la capitation de 50 à 500 dollars.

Si l'on doit être reconnaissant à quelqu'un pour cette législation, c'est bien aux membres de l'ancien gouvernement qui ont fait preuve de sagesse et de prévoyance en nommant cette commission.

M. LOGAN : Le gouvernement conservateur a-t-il mis en pratique les conclusions mentionnées au rapport de cette commission ?

M. SPROULE : Les conservateurs durent abandonner le pouvoir peu de temps après, car autrement ils auraient pris l'attitude conseillée par la commission.

M. LOGAN : Ils durent abandonner le pouvoir quatre ans après.

M. SPROULE : Mon honorable ami met au crédit de son parti un zèle intense pour les classes ouvrières.

Allez, dit-il, dans un certain endroit et vous lirez à la porte d'une certaine institution une sentence qui dit : "Agis maintenant." Qu'est-ce que cela peut bien signifier ? C'est simplement un avis conseillant aux gens d'agir sous le coup de l'impulsion, et non pas de la réflexion ; c'est toujours ce que mon honorable ami a fait et c'est la bévue qu'il voudrait voir commettre à la Chambre. Mais quel est le meilleur moyen de légiférer sagement ? Il faut, d'abord, posséder tous les renseignements possibles, puis demander au Parlement d'étudier dans la plus grande sagesse les faits qui lui sont soumis, avant d'adopter une législation pour remédier au mal dont on se plaint. Or, un remède est bon ou mauvais suivant qu'on l'applique avec à propos ou à tort et à travers ; nous légiférons sagement ou inconsciemment d'après les connaissances que nous possédons. Mais mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) nous demande d'agir avant de nous être renseignés, sous l'impulsion du moment. Je me demande, avec raison, je crois, s'il n'obéit pas à des sentiments politiques plutôt qu'à son prétendu dévouement à la classe ouvrière. Le fait seul que toute la législation que nous

avons adoptée dans les intérêts des ouvriers et des capitalistes a été inutile, est bien le plus fort argument qu'on puisse invoquer à l'appui de cette motion demandant une commission d'enquête. Il est évident que nous ne possédons pas tous les renseignements qu'il nous faut, car autrement notre législation n'aurait pas été un fiasco aussi complet que celui qu'on a constaté. Le gouvernement actuel a fait adopter une foule de lois semblables sans résultat ? L'honorable représentant de Cumberland nous a dit que le projet de loi de conciliation devait opérer des merveilles ; jusqu'a présent, il n'a pas rendu grand service aux intéressés. Il se proclame partisan de la conciliation, pour la raison qu'à son point de vue c'est là le remède qui doit guérir les différends qui peuvent surgir entre le capital et le travail. Eh bien, la loi de conciliation est en vigueur depuis quelques années ; si elle a pu rendre quelques services dans certains cas, elle n'a pas rempli l'objet qu'on en espérait.

L'honorable député a parlé de l'obligation où l'on mettrait les patrons de payer des salaires raisonnables ; il a fait allusion à la stipulation qu'on trouve aujourd'hui dans toutes les entreprises accordées par le Gouvernement. Très bien, mais cela a-t-il réglé les différends entre le capital et le travail ? Pas du tout. De fait, qu'on prenne toute la législation adoptée par nos adversaires, et nous constatons qu'il existe, aujourd'hui, entre les patrons et les ouvriers tout autant de difficultés que celles dont notre histoire fasse mention au cours des vingt-cinq dernières années ; le besoin d'une législation se fait sentir plus que jamais. Devrons-nous donc être condamnés, si nous demandons des renseignements dont la Chambre devrait être en possession pour légiférer sagement ? Cette question est très importante, en ce sens qu'elle intéresse tous les citoyens de ce pays, qu'ils soient patrons ou qu'ils soient ouvriers. Elle intéresse le capitaliste, le bourgeois, l'homme qui exerce une profession libérale, tout autant qu'elle concerne l'ouvrier.

Les producteurs ne sauraient se montrer indifférents à ce problème, qui intéresse le consommateur, puisque ce dernier ressent le contre-coup des conflits qui surgissent entre les patrons et les employés. Il est de l'intérêt du producteur, comme du consommateur, de retirer des avantages de leur industrie. Cette question intéresse encore les grandes compagnies de transport, de télégraphe, de téléphone, enfin tous les services publics. Je parle de tout cela à seule fin de démontrer toute la portée de cette question et toute l'importance qu'il y a pour nous d'obtenir des renseignements, non pas sur quelque item déterminé, mais sur tout ce qui se rapporte à la production ou à la consommation des marchandises. Le manufacturier qui, grâce à la main-d'œuvre, approvisionne le marché, est grandement intéressé dans cette question. Il ne désire pas de grève. Il peut, quelquefois, dans son égoïsme, refuser de payer un salaire raisonnable à ses ouvriers ; il faudra donc que la Chambre soit renseignée sur tout cela ; n'est-ce pas désirable ? Voilà une question que devra étudier ce comité d'enquête, s'il est nommé, et sur laquelle la Chambre devra être renseignée.

Cette question n'intéresse pas simplement l'ouvrier et le manufacturier, mais elle affecte également le consommateur. On a demandé à la Chambre d'adopter les propositions de loi fixant à huit heures le journée de travail de certaines classes d'ouvriers dans tout le pays ; or, dans les requêtes, appuyant ou condamnant ces bills nous trouvons des allusions à ce que serait une journée raisonnable de travail, de même qu'au montant de gages que représente ce travail. Je songe quelquefois que ceux qui demandent une loi fixant à huit heures la journée de travail, oublient que ce travail sert à la production d'articles qui sont consommés par une classe considérable et très importante de citoyens dont les heures de travail ne sont pas limitées à huit, à dix, ou même à quinze heures par jour, je veux parler de la classe importante des cultivateurs. Prenons, par exemple, les ateliers où l'on fabrique des instruments aratoires et dont les ouvriers se montrent partisans de la journée de huit heures. S'ils réussissaient dans leurs efforts, ils diminueraient d'environ 20 p. 100 la production de la main-d'œuvre, ce qui signifie en réalité 20 p. 100 de plus sur le coût des machines agricoles. Comment les cultivateurs peuvent-ils payer cela ? En travaillant quatorze, quinze, seize et même dix-sept heures par jour, d'un travail ardu, et en économisant sur tout.

C'est là une autre preuve de la nature complexe de ces problèmes ouvriers qui intéressent à un si haut degré le Parlement aujourd'hui ; voilà ce qui démontre encore plus la nécessité pour la Chambre d'obtenir d'autres renseignements sur ces questions. La classe agricole si importante travaille de longues heures par jour, ainsi que je viens de le dire, pour payer le travail de ces hommes et permettre à ces ouvriers de travailler moins longtemps ; et les représentants des comtés agricoles n'ont rien à dire en faveur de cette classe-là ? A mon avis, il est temps que la voix des représentants du peuple s'élève en faveur de ceux qui travaillent seize heures par jour pour le bénéfice d'autres personnes qui, elles, ne travaillent que sept heures ou neuf heures par jour. L'enquête proposée a parfaitement sa raison d'être. Mais comment allons-nous procéder, si ce n'est que par un comité nommé à cette fin ? Il est un proverbe qui dit que ce qui est l'affaire de tout le monde n'est l'affaire de personne. La Chambre ne peut elle-même directement recueillir et collationner ces renseignements. Mais un comité nommé à cette fin et qui se consacrera à ce travail, pourra recueillir ces

renseignements et les soumettre à la Chambre dans une forme qui nous permettra de juger d'un simple coup d'œil les éléments du problème ; nous pourrons alors, plus facilement que nous ne pouvons le faire aujourd'hui, discuter cette question d'une façon plus intelligente, vu le peu de renseignements que nous avons à l'heure qu'il est.

Il importe grandement de régler tous les intérêts qui peuvent mettre en conflit les éléments qui composent notre population. Il est important que l'harmonie règne dans le pays, et non la discorde. Avant tout, il est à désirer que l'harmonie existe entre ceux qui ont des capitaux pour employer les ouvriers et ceux qui doivent louer leur travail à un patron. Il m'est arrivé de songer quelquefois que si ces deux éléments comprenaient leurs propres intérêts comme ils le devraient, et que s'ils se montraient aussi bien disposés l'un envers l'autre, vu les grands problèmes à résoudre, ils travailleraient dans l'harmonie plus qu'ils ne le font maintenant. Pourquoi le capital serait-il l'ennemi du travail ? Amis ils seraient si tous deux comprenaient parfaitement leurs droits et n'ambitionnaient pas sur les privilèges dont ils peuvent jouir. Assurément, nous ne pouvons obtenir trop de renseignements, quand la responsabilité nous incombe de régler des problèmes semblables. Si, en recueillant des renseignements et en leur donnant une forme dans une législation, nous pouvons aider le capital et le travail à se donner la main, au lieu de se combattre aussi souvent qu'ils le font aujourd'hui, le Parlement aura accompli une des tâches les plus importantes qu'il pourrait faire.

Nous ne pouvons posséder trop de renseignements ; rarement, il nous arrive d'avoir assez de détails sur les sujets qui font l'objet de nos lois. Trop souvent, après avoir adopté des lois, nous constatons qu'elles contiennent des erreurs qu'on aurait pu éviter, si le Parlement avait été mis au courant de tous les renseignements voulus. L'expérience des autres pays peut nous être utile. Encore faut-il que les faits qui s'y rattachent soient réunis et soumis à la Chambre. Qui prendra le temps de se rendre à la bibliothèque, de lire tout ce qui se rapporte à ces problèmes, tels qu'ils se sont soulevés en Australie, en Angleterre, en Irlande, en France, en Allemagne, en Suisse et dans d'autres pays ? Les membres du Parlement n'ont pas le temps de recueillir des renseignements de sources aussi éparses. Mais un comité qui se consacrerait à ce travail, pourrait obtenir tous ces renseignements et les soumettre au Parlement. Toutes ces difficultés et la nécessité d'obtenir ces renseignements, si nous voulons régler ces problèmes d'une façon intelligente, me portent à dire que la Chambre devrait adopter ce projet de résolution et rejeter l'amendement proposé par l'honorable député de Nanaïmo qui aura pour seul résultat de remettre à plus tard l'examen de cette question et d'empêcher la Chambre d'acquérir les renseignements qu'elle devrait posséder, si elle espère légiférer intelligemment sur cette question du capital et du travail.

M. SPROULE.

M. A. JOHNSTON (Cap-Breton): Instruits depuis nombre d'années à l'école d'hostilité prononcée contre tout ce qui favorise directement ou indirectement la classe ouvrière, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), l'honorable représentant de Leeds de même que le député de Toronto-nord (M. Foster) n'ont surpris personne en jonglant tout l'après-midi avec une question qui nous avait déjà été soumise. Les discours de mes honorables amis de Leeds et de Grey-est comportent des détails intéressants, sur lesquels je ne veux pas m'attarder ; la Chambre me permettra, cependant, d'appeler son attention sur un ou deux points. L'honorable député de Grey-est a mis en doute ce qu'avait avancé mon honorable ami de Cumberland (M. Logan). Il (M. Sproule) a dit que le gouvernement conservateur en 1890 avait adopté une loi favorisant les classes ouvrières. Jusqu'à quel point cette législation-là favorisait-elle l'ouvrier? Il faut l'imagination fertile de l'honorable député pour s'en rendre compte. Mais, admettons un moment, pour les fins de l'argumentation, que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a eu raison de dire que le gouvernement conservateur avait adopté en 1890 une loi favorisant les classes ouvrières. Poursuivons ce raisonnement. L'honorable député a refusé d'admettre la déclaration faite par mon honorable ami de Cumberland (M. Logan), quand il a dit que le gouvernement conservateur a refusé au cours des années qui se sont écoulées de 1890 à 1896, d'appliquer la législation dont on a parlé.

Le député de Grey affirme que le représentant de Cumberland fait erreur. Or, il n'ignore pas que l'assertion de ce dernier était exacte en tous points. Il n'y a pas dans cette enceinte un seul député dont la mémoire soit plus fidèle que la sienne. Nul ne sait mieux que lui que l'assertion du député de Cumberland était absolument vraie, bien qu'il en ait nié la justesse.

Depuis l'adoption de cette loi, en 1890, jusqu'à la chute du cabinet conservateur, celui-ci n'en appliqua pas une seule prescription. Que sert-il de dire des choses inexactes ? Il n'est pas digne d'un ancien et honorable membre de cette Chambre, comme le représentant de Grey, de prendre la parole pour mettre en doute l'assertion du député de Cumberland, lorsqu'il sait que celle-ci est absolument conforme à la vérité.

M. LANCASTER : L'honorable député nous dira-t-il quand le ministère conservateur a refusé de mettre cette loi en vigueur?

M. JOHNSTON : J'apprendrai au représentant de Lincoln (M. Lancaster), qui ne semble pas être mieux renseigné que l'honorable député de Grey...

M. LANCASTER : Eh bien, venez à mon aide.

M. JOHNSTON : Je comprends que j'aurai fort à faire pour éclairer le député de Lincoln sur cette question ; cependant, j'entreprendrai cette tâche. Je devrai peut-être y renoncer de guerre lasse et le reléguer avec les honorables députés de Leeds (M. Taylor) et de Grey, qui ferment les yeux à la lumière. Pourtant, je n'ai pas perdu toute espérance, car je me rappelle l'ancien distique et sa variante :

While the lamp holds out to burn,
Even " the hon. member for Leeds and the hon. member for Grey " may return.

Le député de Toronto-nord (M. Foster) et le député de Leeds désirent vivement renvoyer à une commission d'enquête le projet de loi déposé dans l'intérêt de la classe ouvrière. Ils en ont eu de ces commissions d'enquête, lorsque le parti conservateur était au pouvoir. Le représentant de Grey-est nous rappelle qu'une commission fut nommée en 1890 pour tenir une enquête sur l'immigration des Chinois en Colombie-Anglaise. Bien que cette commission eût fait connaître ses conclusions, le ministère n'eut pas le temps, dit-il, de déposer un projet de loi basé sur son rapport. Or, il eut sous les yeux le rapport et les renseignements recueillis depuis 1890 jusqu'en 1896, mais il négligea de décreter des dispositions législatives.

Encouragé par le succès obtenu dans cette circonstance, le député de Grey veut que cette question soit soumise à une commission afin que six années s'écoulent avant que le législateur tente d'intervenir. En présence des résultats, cette Chambre hésitera, j'en suis sûr, à confier à une commission l'étude d'un problème qui exige une solution immédiate et la meilleure solution possible.

Le représentant de Grey ajoute que l'amendement du député de Nanaïmo relègue dans l'ombre le projet de résolution du chef de l'opposition. Il me permettra de lui dire que, s'il y eut jamais une tentative préméditée de renvoyer aux calendes grecques l'étude d'un projet de loi dont toutes les classes de la population souhaitent l'adoption, c'est celle du chef de l'opposition, lorsqu'il propose le présent projet de résolution.

Je n'entends pas discuter maintenant le bill que le ministre du Travail a déposé. Lorsque le temps viendra, nous serons en mesure de nous prononcer.

Ainsi que le député de Leeds l'a dit, nous avons tous reçu des représentations à ce sujet et nous les examinerons en temps et lieu.

Le représentant de Cumberland a pleinement exposé ce que nos gouvernants actuels ont fait pour les ouvriers depuis leur avènement au pouvoir. Nulle classe de notre population n'apprécie mieux que la classe ouvrière les démarches qu'ils ont faites pour son bien. Naturellement, le député de Leeds ne se préoccupe guère des ouvriers qui réclament à grands cris la journée de huit ou neuf heures.

M. TAYLOR : Sur quoi l'honorable député s'appuie-t-il pour dire que je ne suis pas en faveur de la journée de huit heures ?

M. JOHNSTON : Je crois que demain, lorsque l'honorable député lira dans les "Débats" les paroles mêmes qu'il a prononcées ici, cet après-midi, il s'apercevra que mon observation n'est pas dénuée de fondement. Quant au représentant de Grey-est, le député de Leeds lui-même ne me contredira pas si je dis que son collègue n'a pas été tendre pour les ouvriers.

Le représentant de Cumberland a parlé des travaux de la commission royale créée il y a plusieurs années par les conservateurs. Il a fait observer que, malgré les dépenses que cette commission avait occasionnées, elle ne produisit aucun résultat avant la chute du régime conservateur. A l'exemple du député de Nanaïmo (M. Ralph Smith), il a démontré que nos adversaires ont tiré parti de cette commission lors de l'élection de 1887. Le représentant de Toronto-nord est porté à le nier, mais il y a parmi nous des députés assez âgés pour se rappeler qu'au cours de l'élection de 1887, la commission royale chargée d'étudier la situation ouvrière a été un atout dans le jeu du parti conservateur. Plusieurs d'entre nous sont assez avancés en âge pour se souvenir qu'à l'élection subséquente, en 1891, il se fit un mérite d'avoir créé cette commission. Le député de Cumberland a fourni la meilleurer preuve de ce que j'avance, il y a quelque temps, lorsqu'il a rappelé que le discours du trône prononcé à l'ouverture de la dernière session de la législature qui prit fin en 1891 annonça le dépôt d'un projet de loi basé, au moins en partie, sur les conclusions et les constatations de la commission royale. Naturellement, le parti conservateur, qui compte dans ses rangs le député de Toronto-nord qui nous a entretenus cet après-midi avec tant de faconde et de brio, réussit de nouveau à inspirer confiance au peuple en 1891 et fut porté au pouvoir. En suivant le cours des événements qui se sont déroulés de 1891 à 1896, c'est en vain que nous cherchons une seule tentative de remplir la promesse faite dans le discours du trône, cette année-là, relativement aux conclusions soumises par la commission du travail.

En présence de ces faits, il ne sied pas au député de Grey-est de se présenter devant la Chambre et de déclarer que, de 1884 à 1896, le parti conservateur a fait quelque chose pour la classe ouvrière. J'ignore pourquoi on n'a pas tiré parti des travaux de la commission, à l'élection de 1896. Si nous relisons le discours du trône prononcé à cette session désormais fameuse de 1896, nous n'y trouvons aucune allusion aux lois qui avaient été promises lors de la dernière session de la législature expirante de 1891.

J'entrevois un peu quelles ont été les raisons de ce silence.

Le député de Toronto-nord, animé aujourd'hui d'un si beau zèle, était l'un des membres les plus actifs du ministère qui se débattait dans les affres de l'agonie en 1896. Il était tellement occupé à résigner, cette année-là, qu'en toute probabilité il n'a pas eu le temps de mentionner dans le discours du trône le dessein que nourrissait le ministère de déposer un projet de loi dans l'intérêt des ouvriers. Voilà, je le suppose, pourquoi nos adversaires ont oublié d'en parler afin d'en tirer parti à l'élection de 1896.

En ce qui concerne l'attitude des deux partis politiques sur cette question, je dirai seulement que les déclarations que le député de Cumberland a faites aujourd'hui sont absolument conformes à la vérité. Les faits sont là ; ils parlent d'eux-mêmes et tout ceux qui ne conviennent pas de ce que l'honorable député a dit n'ont pas autre chose à faire qu'à examiner les dossiers des deux partis. Qu'ils étudient les différents projets de loi déposés par le Gouvernement et par ses prédécesseurs et ils s'apercevront que ceux-ci corroborent les paroles tombées des lèvres du représentant de Cumberland

Je répète au député de Grey-est qu'il savait parfaitement que ses paroles n'étaient pas l'expression de la vérité, lorsqu'il a mis en doute l'exactitude des assertions du représentant de Cumberland. Mais, n'oublions pas le député de Leeds (M. Taylor). Lui aussi a un passé en matière de législation ouvrière.

Sous le régime conservateur, il fut l'auteur de la loi sur la main-d'œuvre étrangère. Celle-ci est connue du public. Ainsi qu'on le disait il y a un instant, la population adressa maintes pétitions au cabinet conservateur avant 1896, pour lui demander de décréter une loi sur la main-d'œuvre étrangère. Pour une raison qu'on n'a jamais expliquée à la Chambre d'une manière satisfaisante, le député de Leeds prit sous sa tutelle le projet de loi concernant cette question. Plus d'une fois et pour un motif quelconque, il négligea de le faire adopter. Ce n'est pas parce qu'il manquait d'influence au sein de son parti. Comme aujourd'hui, il était alors le premier whip conservateur aux Communes. Certes, s'il eût sincèrement désiré l'adoption du projet de loi sur la main-d'œuvre étrangère, après l'avoir pris sous sa tutelle, il aurait pu obtenir le concours d'un nombre suffisant de députés conservateurs pour atteindre son but. Loin de là. Les intéressés demandèrent en vain, d'année en année, des lois contre l'importation d'ouvriers étrangers.

Au ministère libéral, lorsqu'il prit les rênes du pouvoir en 1896, incomba la tâche de proposer, d'adopter et de modifier ensuite à plusieurs reprises une loi sur le travail des étrangers, afin de se rendre aux désirs des intéressés. Nos adversaires ont mauvaise grâce à venir reprocher au parti



libéral ce qu'il a fait en ce sens depuis 1896. Mais, revenons au député de Grey-est. Il déclare que le représentant de Cumberland obéit à une impulsion et non à la raison. Du reste, s'il n'est pas à propos de toujours céder à son premier mouvement, de deux maux je choisirais le moindre et, plutôt que de ne rien faire, selon l'exemple que les députés de Grey-est, de Leeds et de Toronto-nord, nous ont donnée pendant leurs longues années de pouvoir, je préférerais céder à une impulsion. Le peuple aime mieux que ses mandataires agissent, fût-ce sous le coup d'une impulsion, au lieu de se croiser les bras et de ne rien faire dix-huit années durant, pendant qu'il réclame à grands cris une législation ouvrière sans que ces messieurs daignent lui répondre.

Où est la vérité ? Parlant de la loi de conciliation et d'autres prescriptions législatives, que le ministère libéral a adoptées depuis 1896, le représentant de Grey-est demande quels ont été les résultats. S'il prend la peine de s'enquérir, s'il s'adresse aux diverses sociétés ouvrières du pays pour discuter ce sujet avec calme et en faisant abstraction des considérations politiques, elles lui diront, j'en suis sûr, que les lois postérieures à 1896 qu'on peut attribuer au ministère ont beaucoup contribuées à améliorer le sort des ouvriers dans toute l'étendue du Canada.

J'ai l'honneur de représenter une circonscription qui renferme probablement autant d'ouvriers que n'importe quelle autre. Je m'en rapporte à leur décision, mais je ne m'arrête pas là. Je consens à ce qu'on consulte toute la population du pays sur le mérite respectif des deux régimes. J'affirme aux députés de Grey-est et de Toronto-nord qu'il ne se rencontrera pas un grand nombre de gens, principalement chez la classe ouvrière, qui diront, comme eux, que la situation actuelle à cet égard, n'est pas infiniment préférable à l'état de choses qui régnait avant 1896.

A maintes reprises, les sociétés ouvrières firent des remontrances au ministère conservateur qui ne les écouta pas. Mais, en 1896, lorsque les libéraux prirent les rênes de l'administration, le Parlement fut saisi de projets de loi qu'il adopta ; la situation s'améliora et, aujourd'hui, on nous demande de décréter de nouvelles dispositions législatives afin d'établir des rapports plus satisfaisants entre les patrons et les employés.

Le député de Grey-est (M. Sproule) m'a demandé quels ont été les résultats des lois ouvrières adoptées par le ministère libéral. Je le renvoie au discours que le ministre du Travail a prononcé dans cette enceinte il n'y a pas longtemps, en déposant son bill relatif aux conflits économiques. Je pourrais faire observer que le chef de l'opposition, traitant la question ouvrière, n'a pas semblé attribuer beaucoup de mérite au département, ni à la " Gazette du Travail " ni au sous-ministre. Toutefois, son discours lui-même rendait témoignage à l'utilité de

cette publication et de ce département. En effet, il avait puisé dans la " Gazette du Travail " tous les renseignements précieux qu'il communiquait à la Chambre à l'appui de son projet de résolution. Certes, une publication qui renferme des données aussi utiles est digne de louanges. J'ai lu assez assidûment la " Gazette du Travail," depuis sa fondation, et je dois dire qu'elle a causé le plus grand plaisir à tous ceux qui, au Canada, portent intérêt à la cause ouvrière. J'ai maintes fois entendu des représentants des sociétés ouvrières déclarer qu'elle accomplissait en ce pays une œuvre utile et méritoire. A vrai dire, des députés de l'opposition l'ont souvent critiquée dans cette enceinte. Je me souviens qu'un jour le député de Halton (M. Henderson) n'a pas été tendre pour M. Mackenzie King, le sous-ministre du Travail.

Je me rappelle qu'il a soutenu que celui-ci ne devrait pas occuper un siège sur le parquet de la Chambre, lorsque certains crédits destinés à son département sont mis en discussion. Je me rappelle que j'ai vivement combattu cette proposition. Le sous-ministre du Travail n'a pas besoin du témoignage de la députation ; il est connu d'une extrémité à l'autre du Canada. Je dois dire qu'à la longue les critiques des députés de la gauche se font plus rares. M. King jouit en ce pays d'une telle réputation qu'à l'avenir, nos adversaires hésiteront davantage à le prendre à partie, comme ils le faisaient autrefois. Le sous-ministre du Travail a fourni une belle carrière au Canada. Dans deux circonstances il fut appelé à intervenir dans des conflits économiques qui avaient éclaté dans ma circonscription, et j'ai eu occasion de me rendre compte par moi-même de son utilité et de ses aptitudes. Je puis ajouter que les représentants des ouvriers ont eux-mêmes loué la rectitude de son jugement et la sagesse dont il fait preuve dans l'accomplissement de ses fonctions. Les résutats qui ont couronné ses efforts dans ma circonscription ne peuvent être comparés aux résultats qui ont invariablement découlé de ses travaux dans toute l'étendue du pays. Je tiens ce langage aun de rendre justice au sous-ministre du Travail, qui a toujours commandé le respect et l'estime des ouvriers et de tous ceux qui admirent le talent et la droiture. M. King a un dossier dont personne n'aurait à rougir.

Revenant maintenant à la question que m'a posée le député de Grey (M. Sproule), j'extrais des " Débats " ce que le ministre du Travail disait des résultats de la législation ouvrière adoptée depuis 1896. Rien ne prouve que l'honorable député était ici pendant le discours du ministre. Je dois supposer qu'il était absent, car, s'il eût entendu ce discours, il n'aurait pas été obligé de demander cet après-midi quels ont été les résultats des lois ouvrières decrétées par le ministère libéral. En ouvrant les " Débats ", à la page 1207 (v. f.) l'honorable député lira ces paroles du ministre :

Nous devons admettre, monsieur l'Orateur, que la loi de conciliation suffisait au début; elle a été le premier pas dans la bonne voie. L'honorable député a affirmé que cette loi n'avait pas réussi dans le cas de la grève de Buckingham. Il changera peut-être d'opinion quand il saura qu'une cinquantaine d'autres grèves ont été réglées grâce à cette loi.

Ainsi, l'honorable député trouvera une réponse satisfaisante à sa question, s'il s'enquiert des circonstances qui ont accompagné les quarante ou cinquante grèves qui ont été réglées au Canada depuis la création de ce département et la fondation de la " Gazette du Travail ".

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a pas saisi ma pensée. J'ai fait observer que, puisque toutes ces lois bienfaisantes qu'on a tant vantées n'ont pas réussi à réconcilier le capital et le travail et à établir un état de choses que nous voudrions tous voir régner, cet insuccès est la meilleure preuve que nous avions besoin de nouvelles lumières pour régler la question, et qu'il faut nommer un comité afin de recueillir d'autres renseignements.

M. JOHNSTON : J'affirme de la manière la plus formelle que nous avons obtenu d'autres renseignements et que nous en recueillons de toutes parts. Ceux d'entre nous que cette question intéresse vraiment ne se croisent pas les bras. Chaque fois qu'une occasion se présente, nous demandons des renseignements à nos électeurs et aux autres intéressés. A la longue, la situation change. Dans dix, quinze ou vingt ans, elle ne sera probablement pas la même qu'aujourd'hui. Les lois actuelles, parfaites comme elles le sont, seront peut-être absolument insuffisantes, lorsqu'il s'agira de faire face au nouvel état de choses. Nous acquérons sans cesse des connaissances nouvelles ; nous sommes ici pour en acquérir. Je crains que le député de Grey-est ne se soit pas appliqué avec autant de zèle que d'habitude à l'étude de cette question, et à l'examen des quarante ou cinquante grèves qui ont éclaté au Canada depuis l'adoption de la loi de conciliation.

Je poursuis la citation :

Il doit savoir que si elle n'a pas eu de résultat à Buckingham, c'est que l'une des parties intéressées s'est opposée à la médiation du département du Travail et à l'application de la loi de conciliation. Mais cette loi a fort bien réussi, lors de la grève de Valleyfield, de même que dans la grève des débardeurs, à Montréal. . .

Même résultat à l'occasion des troubles de Sainte-Croix, comté de Charlotte (N.-B.). Je le répète, si l'acte de conciliation n'a pas donné de résultats dans la grève de Buckingham, c'est parce que l'une des parties refusa d'accepter la médiation du bureau du Travail sous l'empire de l'acte en question. A l'égard de la grève des télégraphistes et de l'application de l'acte relatif aux différends ou-

vriers sur les chemins de fer, l'honorable député a demandé si je ne m'étais pas trompé l'autre jour, lorsque je déclarai que la grève des télégraphistes avait été réglée en conformité de la sentence arbitrale. Si je me rappelle bien, il s'agissait de fixer un minumum de salaire, et trois personnes furent désignées pour régler la contestation en conformité des dispositions de l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer. On fit une enquête; cette enquête était obligatoire, et la décision fut rendue publique...

Une enquête semblable à celles dont il est question dans le bill déposé par le ministre du Travail, bill que la droite ne veut pas renvoyer aux calendes grecques, ainsi qu'on le propose, en le soumettant à un comité.

(A six heures du soir, la séance est levée.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Ottawa, 7 février 1907.

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

### QUESTIONS.

LE MUR DE REVETEMENT DANS LE PORT DE BELLEVILLE.

M. PORTER (par M. Taylor) demande :

1. Le Gouvernement fournit-il une part de la somme de $22,427.77 qui a été dépensée ou qui doit l'être pour la construction du mur de revêtement dans le port de Belleville?
2. Dans l'affirmative, quel montant?
3. La totalité de ladite somme a-t-elle été payée? Dans l'affirmative, quand l'a-t-elle été?
4. Si ladite somme n'a pas été payée en totalité, quelle partie a été payée, et quand?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Oui. Le dernier paiement a été fait le 26 novembre 1906.
4. Répondu sous le n° 3.

LES IMMIGRANTS DANS LA MILICE.

M. PARENT demande :

Le Gouvernement voudrait-il donner le nombre d'immigrants arrivés au Canada au cours des derniers cinq ans qui ont été admis dans la milice canadienne, et combien d'entre eux ont été nommés à des emplois dans la milice.

Sir FREDERICK BORDEN :

On me dit qu'il n'y a pas de renseignements à ce sujet dans le ministère et qu'il faudrait plusieurs semaines avant de se les porcurer aux divers postes régimentaires, mais la chose peut se faire si l'honorable député (M. Parent) veut donner un avis de motion pour obtenir cet état. Je tâcherai de lui procurer ces renseignements.

M. JOHNSTON.

M. l'ORATEUR : La question est réservée comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

SECOURS MEDICAUX AUX OUVRIERS DU TRANSCONTINENTAL.

M. WILMOT demande :

1. Des médecins ont-ils été nommés pour soigner les ouvriers employés à la construction du chemin de fer transcontinental entre Winnipeg et Moncton?
2. Dans la négative, la commission du Transcontinental ou le Gouvernement ont-ils l'intention de faire de semblables nominations?
3. Combien de médecins seront nommés et quel sera leur traitement?
4. Des demandes pour ces emplois ont-elles été appuyées?
5. Quand les nominations seront-elles faites?

L'hon. M. EMMERSON répond :

1. Non.
2. La question est à l'étude.
4 et 5. Répondu sous le n° 2.

LE CHOIX DES TERRES DANS LA VALLEE DE LA RIVIERE A LA PAIX DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Quel progrès a été accompli dans le choix et l'arpentage des 3,500,000 acres de terre dans la région de la rivière de la Paix, en Colombie-Anglaise, mentionnés dans le préamble du chapitre 6 des Statuts de 1884?
2. Quand le choix de ces terres sera-t-il terminé?

L'hon. M. OLIVER :

1. Les arpentages préliminaires ont été faits et le rapport est en opération.
2. Avant l'étude attentive de ce rapport il est difficile de dire quand le choix et l'arpentage de ces terres seront terminés.

LE PROGRAMME DE CONFERENCE COLONIALE.

M. MONK demande :

1. Les autorités impériales ont-elles donné au gouvernement canadien avis des sujets qui seront discutés à la prochaine conférence coloniale, et dans l'affirmative, quels sont ces sujets?
2. Le gouvernement canadien a-t-il soumis aux autorités une liste des questions qu'il désire discuter à ladite conférence, et dans l'affirmative, quelles sont ces questions?

Sir WILFRID LAURIER : Il est difficile de fournir ces renseignements sous forme d'une simple réponse à une question. La correspondance à ce sujet sera déposée prochainement.

TRAITEMENT ET GAGES DES EMPLOYES PUBLICS A OTTAWA.

M. McLEAN demande :

Quel est le montant des traitements et des salaires payés au cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier aux employés du service

administratif de toutes classes à Ottawa (permanents et surnuméraires) y compris le personnel du chemin de fer transcontinental et le bureau des commissaires des chemins de fer?

Sir WILFRID LAURIER :

Il est impossible de répondre à cette demande. Nous pourrons préparer un état si l'honorable député en donne avis de motion.

M. l'ORATEUR : La question est réservée comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

LA FALSIFICATION DU SIROP D'ERABLE.

M. BOYER (par M. Louis Lavergne) demande :

1. Quelles sont les mesures prises par le Gouvernement ou par le département du Revenu de l'intérieur, au cours de l'année 1906, pour empêcher la falsification du sirop d'érable?

2. Quels sont les noms des personnes qui ont été poursuivies et où demeurent-elles?

L'hon. M. TEMPLEMAN :

1. Au cours des mois de mars, mai et juin 1906, nous avons recueilli dans le pays 256 échantillons de sirop d'érable et 78 échantillons de sucre d'érable. Nous avons poursuivi par l'intermédiaire du ministère de la Justice en recouvrement du montant de l'amende imposée par la loi des falsifications tous ceux qui vendaient le sucre ou le sirop d'érable falsifiés manufacturés par eux-mêmes.

Dans les cas de falsification où le sucre et le sirop provenaient d'autres personnes, le marchand fut mis à même de payer les frais de prélèvement des échantillons et de l'analyse, ou bien, à défaut, d'être poursuivi selon toutes les rigueurs de la loi.

2. Chacune des personnes dont les noms suivent ont été poursuivies par le département de la Justice et toutes étaient les fabricants de la marchandise falsifiée :

Edmond Bousquet, Saint-Pie, Qué.; Aimé Blanchet, La Présentation, Qué.; Osias Girard, La Présentation, Qué.; Philbert Chicoine, Saint-Dominique, Qué.; Gauvin et frères, L'Ange-Gardien, Qué.; Canada Maple Exchange, Montréal, Qué.; Labrecque et Pellerin, Montréal, Qué.; J. B. Tailleur, Saint-Hilaire, Qué.; Pierre Jetté, Sainte-Scholastique, Qué.; A Lafontaine, Belœil, Qué.; E. A. Sanburn, Vancouver, C.-.; Irenée St. Pierre, Québec, Qué.; Christopher Borthwick, Hamilton. Ont.

Les noms et adresses des personnes qui ne fabriquaient pas, mais qui ont été mises en demeure de payer les frais, sont énumérées ci-après :

John McKenna, Charlottetown, I.P.-E.; Geo. W. Warren, Summerside, I.P.-E.; Wm. Sharon, Murray Harbour, I.P.-E.; John Cameron, Charlottetown, I.P.-E.; Jenkins & Son, Charlottetown, I.P.-E.; T. L. Harvey, Wolfville, N.-E.; E. W. Crease, Halifax, N.-E.; J. Frank Crowe & Co., Halifax, N.-E.; Burgess Quinn, Halifax, N.-E.; T. Major & Son, Halifax, N.-E.; Doyles Branch Halifax, N.-E.; R. J. Forristall, Halifax, N.-E.; S. Thomson, Dartmouth, N.-E.; Forsythe, Jr., Dartmouth, N.-E.; C. S. Philps, Saint-John, N.-B.; H. E. Williams Co., Ltd., Saint-John. N.-B.; Walter Gilbert, Saint-John, N.-B.; J. B. Thibeaudeau et Cie, Québec, Qué.; Le Bond et Frère, Québec, Qué.; M. Octave Jacques, Québec, Qué.; M. O. Lacroix, Québec, Qué.; M. E. T. Roy, Windsor Mills, Qué.; M. Jos. Chartier, Saint-Jean, Qué.; Thos. Cowan, Sherbrooke, Qué.; J. et W. F. Peters, Magag, Qué.; M. A. Benoit, Montréal, Qué.; M. G. W. Brunet, Montréal, Qué.; Pelletier et Frère, Montréal, Qué.; M. A. Legarde, Montréal, Qué.; H. N. Bate, Ottawa. Ont.; C. B. McLean, Ottawa, Ont.; R. McGregor, Ottawa, Ont.; Rod. Beaudet, Ottawa, Ont.; S. Daniels, Ottawa, Ont.; E. Gougeon, Ottawa, Ont.; N. Saint-Pierre, Ottawa, Ont.; Wall et Cie, Ottawa, Ont.; D. J. McCullough, Ottawa, Ont.; Mme Wilkins, Ottawa, Ont.; Mme Baxter, Ottawa, Ont.; Geo. Agar, Ottawa, Ont.; Mme Smeaton, Ottawa, Ont.; Mme Macdonald, Ottawa, Ont.; D. M. Whelan, Ottawa, Ont.; W. G. Craig, Kingston, Ont.; F. Ostler, Kingston, Ont.; M. Van. Luven, Kingston, Ont.; M. John Eves, Kingston, Ont.; E. Mullin, Kingston, Ont.;E. Loyst, Napanee, Ont.; W. W. Kelly, Napanee, Ont.; Madden Frères, Napanee, Ont., Coxall Cie, Napanee, Ont.; Wallbridge et Clarke, Belleville, Ont.; R. Elvins, Beleville, Ont.; Medand Frères, Toronto, Ont.; David Martin, Esq., Tottenham, Ont.; W. H. Merriman, Sainte-Catharines, Ont.; Battram et Cie, Hamilton, Ont.; O. W. Robins, écr, rue Locke, Hamilton, Ont.; Wm Carroll, Hamilton, Ont.; Mlle A. Cornell, Hamilton, Ont.; C. H. Stock Waterdown, Ont.; Mme Borthwick, Freelton, Ont.; Peter Calvin, Hamilton, Ont.; W. H. Ryckman, Hamilton, Ont.; Mlle Elizabeth Philip, Hamilton, Ont.; Laing et Fils, Hamilton, Ont.; Arthur Lavis, Hamilton, Ont.; Gillard et Cie, Hamilton, Ont.; H. McGregor, Hamilton, Ont.; Alexander Mann, Hamilton, Ont.; Cardino Frères, Seaforth, Ont.; Saturday et Cie, Goderich, Ont.; A. G. Lloyd, Stratford, Ont.; T. A. Mills, Wingham, Ont.; R. J. Rinkee, Kincardine, Ont.; J. H. McDonald, Listowel Ont; Whitehead et Hunter Walkerton Ont.; Charles Diepel, Hanover, Ont.; Thomas Poehlman, Hanover, Ont.; E. Paterson, Brantford, Ont.; Fred. Wright, Brantford, Ont.; Betzner et Cie, Berlin, Ont.; George Williams, Guelph, Ont.; T. H. Ellis et Cie, Mount-Forest, Ont.; Stuebing et Cie, Berlin, Ont.; Beck et Schell, Berlin, Ont.; J. C. Winn, Calgary, Alta.; Codville Smith Co., Calgary, Alta.; compagnie de la Baie d'Hudson, Calgary, Alta.; LaBelle et Cie, Vancouver, C.-A.; H. G. Hampton, Vancouver, C.-A.; la compagnie W. H. Malkin, Vancouver, C.-A.; C. Welsh, New-Westminster, C.-A.; A. DesBrisay, Vancouver, C.-A.; Kelly, Douglass et Cie, Vancouver, C.-A.; J. Ching, Summerside, I.P.-E.; R. K. Brace, Charlottetown, I. P.-E.; Vanwart Frères, Saint-Jean, N.-B., Imperial Syrup Co., Montréal. Qué.; White et Cie, Toronto, Ont.; M. H. Blackburn, Ottawa, Ont.; Kavanagh Frères, Ottawa, Ont.; J. J. McEwen, Goderich Ont.; A. Newham, Calgary, Alta.; E. A. Sanborn, Vancouver, C.-A.; G. R. Ashwell, Chilliwack, C.-A.; compagnie de la Baie d'Hudson, Vancouver, C.-A.

SERVICE DE FACTAGE DES POSTES.

M. PORTER demande :

1. Quelles localités au Canada ont un service de factage postal?

2. Quelles sont les recettes et les dépenses de chacun de ces bureaux : a) le coût d'entretien du bureau; b) le coût du service de distribution?

3. Quel est le chiffre de la population de chacune de ces localités ?

4. L'établissement d'un service de distribution dans ces localités a-t-il eu pour effet d'augmenter ou de diminuer le montant des opérations de chaque bureau de distribution Dans l'affirmative, dans quelle mesure ?

5. S'il y a eu augmentation ou diminution des affaires dans ces bureaux depuis l'établissement de ce service de distribution, quel est le chiffre de l'augmentation ou de la diminution dans chaque cas ?

6. Le service de distribution a-t-il été établi d'après une méthode définie et immuable ? Dans l'affirmative, quelle est cette méthode ?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto, Hamilton, Brantford, London, Winnipeg, Vancouver, Victoria.

2.

| Bureau. | Recettes. | Frais d'entretien. | Dépenses du bureau. | Coût du factage. |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Halifax | 98,998 37 | 43,763 57 | 26,669 71 | 17,093 86 |
| Saint-Jean, N.-B. | 56,340 82 | 46,080 61 | 29,357 94 | 16,722 67 |
| Québec | 106,899 03 | 47.360 15 | 24,618 80 | 22,741 35 |
| Montréal | 806,140 30 | 227,263 86 | 117,764 38 | 109,499 48 |
| Ottawa | 139,067 79 | 84,916 84 | 50,687 42 | 34,229 42 |
| Kingston | 41,686 58 | 21,931 30 | 16,253 06 | 5,678 24 |
| Toronto | 1,194,382 16 | 259,917 74 | 156,295 95 | 03,621 79 |
| Hamilton | 150,966 03 | 68,720 91 | 39,886 60 | 28,834 31 |
| Brantford | 48,510 02 | 14,111 74 | 7,165 80 | 6,945 94 |
| London | 122,442 67 | 52,835 09 | 26,237 23 | 26,597 86 |
| Winnipeg | 419,012 32 | 110,341 09 | 63,699 80 | 46,441 29 |
| Vancouver | 121,083 57 | 39,919 23 | 20,858 46 | 19,060 77 |
| Victoria | 61,466 75 | 32,742 61 | 22,089 79 | 10,652 82 |

3. Halifax, 48,000 âmes ; Saint-Jean (N.-B.), 50,000 ; Québec, 75,000 ; Montréal, 350,000 ; Ottawa, 65,000 ; Kingston, 18,500 ; Toronto, 275,000 ; Hamilton, 60,000 Brantford, 20,000 ; Winnipeg, 100,000 ; Vancouver, 35,000 ; Victoria, 25,000.

4. Il y a tant d'éléments qui entrent dans l'augmentation des recettes postales qu'il est impossible de désigner la part de chacun d'eux en particulier. Le ministère croit que plus il y a de moyens pour faciliter les opérations postales plus il y a de recettes, et par conséquent le service de factage tendrait à ce résultat. Le ministère prouve son attitude par sa détermination d'établir un service de factage partout où il se croit justifié de le faire.

5. Répondu sous le n° 4.

6. Jusqu'ici la distribution par facteurs a été restreinte aux villes; mais le ministère est à étudier les moyens de l'étendre à d'autres localités.

M. PORTER

## DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX SPECIALITES PHARMACEUTIQUES.

L'hon. M. TEMPLEMAN propose que la Chambre discute en comité général à partir de demain le projet de résolution suivant :

Il y a lieu de présenter un projet établissant l'inspection et la réglementation de la vente des spécialités pharmacentiques.

(Cette motion est adoptée.)

## QUESTION RELATIVE A LA LOI ELECTORALE.

M. R. L. BORDEN : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, j'aimerais demander au Gouvernement quand la Chambre sera saisie des projets de loi modifiant la loi des élections qui nous ont été promis dans le discours d'ouverture de Son Excellence ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je dirai tout simplement que cette question, qui est semée de difficultés, est à l'étude. Je ne saurais fixer dans le moment une date particulière.

## SUITE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION RELATIVE A LA COMPAGNIE FONCIERE D'ALBERTA.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil pour que la Chambre délibère en comité des subsides, et sur la contre-proposition de M. M. S. McCarthy.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, tous les députés ministériels qui ont jusqu'ici pris part au débat semblent avoir négligé d'aborder le sujet en discussion. La plupart d'entre eux se sont perdus dans de longues, mais parfois, je l'avoue, intéressantes dissertations sur les avantages de

l'irrigation dans l'Ouest. Mais cette question de même que celle qui concerne les meilleures méthodes d'irrigation n'ont aucun rapports avec la motion qui nous est soumise.

Le Gouvernement a peut-être raison d'avoir recours aux moyens qu'il emploie, mais au point de vue des idées modernes et d'après l'expérience des nations qui se sont occupées d'irrigation, je crois personnellement que ce service devrait être essentiellement du domaine de l'Etat plutôt que de l'initiative privée et je ne partage pas du tout l'opinion émise par l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) contre la nationalisation de ce service. Elle me parait absolument contraire au sentiment populaire dans l'Ouest. Je n'ai pas l'intention d'ailleurs d'entrer dans des éclaircissements ou de discuter le sujet, car je crois qu'il n'est pas du tout en cause. La résolution que l'honorable député de Calgary (M. McCarthy) a proposée reconnait tous les avantages de l'irrigation et favorise toute entreprise légitime et honnête de ce genre, mais elle condamne celle de la compagnie Robins, parce que le Gouvernement a permis aux spéculateurs qui y sont intéressés d'accumuler tellement les dépenses d'organisation que les intérêts des colons de bonne foi en souffrent car ce sont eux en définitive qui sont obligés de payer pour ces extravagances. Le prospectus de la compagnie des terres du sud de l'Alberta, qui a finalement acquis les droits de la compagnie d'irrigation Robins, donne un historique passablement juste de toute cette transaction et dit en toutes lettres que la compagnie a payé $1,458,000 pour une propriété qui valait au plus $557,679.50. La différence entre le prix qui a été payé et la valeur de la concession est de $900,000 et cette somme représente les dépenses d'organisation et la valeur des privilèges qui ont été accordés par le Gouvernement. C'est ce que dit le prospectus et l'on sait que le prospectus place généralement les choses sous le meilleur jour possible afin d'influencer les commanditaires en perspective. Dans mon opinion, l'actif pourrait être réduit du tiers au moins et l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles), parlant sur la question mardi soir, a dit que la personne qui a déterminé la valeur de la propriété était probablement "un agent d'immeubles lançant quelque entreprise" ou "cherchant à tromper le public". Telle était l'opinion de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) au sujet de la personne qui a fixé cette évaluation. D'ailleurs le prospectus lui-même dit que la somme de $900,000 représente les profits des organisateurs et les frais des spéculateurs sur 380,000 acres de terre, avant même que les premiers débours n'aient été faits pour donner plus de valeur à la terre qu'elle n'en a présentement.

Le point saillant, de cette affaire, c'est le trafic des concessions qui s'est poursuivi et qui se poursuit encore sous l'administration actuelle. Nous savons que des baux de pâturages ont été accordés à des amis politiques qui les ont trafiqués ensuite à grands profits.

Le cas actuel est un cas spécifique où, d'après la rigoureuse loi anglaise (la compagnie des terres du sud d'Alberta a obtenu ses lettres-patentes en Angleterre) une déclaration franche est faite au sujet de quelques-unes de ces transactions de pâturages et d'irrigation. Cet historique a été publié dans les principaux journaux du royaume. Il y est montré que les solliciteurs de concessions sont extrêmement heureux au Canada et qu'ils réalisent d'énormes profits sur les concessions qu'ils se font accorder.

La défense de cette transaction par les honorables députés ministériels rend la chose pire. Plusieurs d'entre eux ont dit qu'ils l'approuvaient entièrement et qu'ils espéraient qu'elle se répéterait. Je proteste comme Canadien contre le principe de ces transactions. Je proteste contre l'atténuation du mal devant le Parlement et je regrette surtout le mauvais nom que doit s'attirer le Canada dans toute l'étendue de la Grande-Brttagne par la publicité qu'on donne à ces nouvelles compagnies.

Les détails de cette transaction ont déjà été donnés au long, et je n'ai pas l'intention de m'y arrêter, mais je voudrais répéter aussi succinctement que possible devant la Chambre les traits qui la caractérisent dans l'espoir qu'il en restera quelque chose dans l'esprit de certains députés. La compagnie d'irrigation Robins n'était pas autorisée et était composée de trois personnes : M. J. D. McGregor y était intéressé jusqu'à concurrence de 22 p. 100, M. A. E. Hitchcock, jusqu'à concurrence de 77 p. 100 et le major St. Aubyn, jusqu'à concurrence de 1 p. 100 tous plus ou moins. Le 26 juillet 1906, la compagnie fit un contrat avec le Gouvernement aux termes duquel ce dernier s'engageait à lui vendre 380,000 acres de terre à $1 l'acre pourvu qu'elle dépensât une certaine somme en travaux d'irrigation et qu'elle arrosât de rigoles un quart de cette superficie. La compagnie déposa $19,000, soit 5 cents l'acre pour les frais d'inspection et les premiers arpentages. Le reste devait être pour le prix d'achat des terres. Moins de trois mois après, le 18 septembre, la compagnie d'irrigation Robins s'engagea à vendre ses intérêts à la Canadian Agency Company, Limited, de Londres, pour le prix de £100,000, ou $486,000 cours général du change désigné dans le prospectus. C'est-à-dire qu'elle vendit pour $486,000 l'avantage de ce contrat ou en d'autres termes, l'acte dont je tiens ici une copie et qui est signé par le sous-ministre. Ce contrat entraînait l'obligation de remplir les conditions de la convention ainsi que ses privilèges et aussi probablement, les $19,000 que je viens de mentionner. Mais le titre à ces 380,000 acres de terre n'était pas libre, car une étendue de 94,000 acres faisait l'objet d'un bail irrévocable avec privilège d'enclos pendant

vingt ans. C'est la compagnie d'élevage de Grand-Forks qui possédait ce bail et il fallait la déposséder. M. J. D. McGregor et A. E. Hitchcock étaient directeurs de cette compagnie et possédaient plus de la moitié des actions.

Je ferai maintenant l'historique de ce bail à pâturage. Le 15 mai 1905, le Gouvernement accorda deux baux de pâturages irrévocables pendant 21 ans, l'un à J. D. McGregor, pour 47,650 acres de terre, l'autre à M. A. E. Hitchcock, pour 46,876 acres. Chacun de ces baux portait la faculté pour le concessionnaire d'acheter 1-10 de la superficie à $1 l'acre. Je rappellerai ici que pendant les douze mois précédents, il y avait eu 1,000 pétitions pour des concessions de pâturages et que sept seulement de ce genre, des concessions fourragères avec privilège d'enclos, avaient été accordées pendant toute cette période, et deux d'entre elles étaient ces deux-ci.

Subséquemment ces deux concessions furent acquises par la compagnie d'élevage de Grand-Forks et celle-ci acheta 9,450 acres à $1 l'acre. Un certain M. Robert Hall, de Brandon, fit l'évaluation de l'actif de la compagnie d'élevage de Grand-Forks et les 9,450 acres de terre qui avaient été acquis à $1 l'acre furent évalués à $12 l'acre, ou un total de $115,400. Il évalua le reste de l'actif de la compagnie à $444,270, soit une évaluation totale de $557,679. Le 18 septembre 1906, la Canadian Acency, Limited, de Londres, s'engagea à acheter tout l'actif de la compagnie d'élevage de Grand-Forks pour $656,100, la différence de $100,000 ou à peu près, au-dessus de l'actif, étant, je suppose, en compensation pour les privilèges qu'apportait le bail de pâturage, bien que le prospectus n'en fasse pas mention particulièrement. Je ne vois pas d'autre raison pour cette majoration. Il est facile de voir que le 18 décembre 1906, la Canadian Agency Company, Limited, a acheté les biens de la compagnie d'irrigation de Robins pour $486,000 et celui de la compagnie d'élevage de Grand-Forks pour $656,000, soit un total de $1,142,000. La Canadian Agency Company, Limited, s'occupe d'organisation seulement, et les documents ne mentionnent aucun nom d'actionnaires, si ce n'est celui du major St. Aubyn, le même personnage qui figure avec M. J. D. McGregor et M. A. E. Hitchcock dans la compagnie d'irrigation Robins et la compagnie d'élevage de Grand-Forks. Je ne saurais dire toutefois si ces deux derniers font à leur tour partie de la Canadian Agency Company, Limited, avec M. St. Aubyn, Le 9 octobre, précisément 15 jours après, cette dernière compagnie s'engageait à vendre tous ces droits et privilèges pour la somme de $1,458,000, réalisant un autre profit de $316,000, sur lequel elle s'engageait à payer $49,000 de frais d'organisation.

C'est là ce que nous apprend le prospectus et j'ai été très scrupuleux pour y recueillir les données exactes. J'ai appris de plus que le capital a été souscrit plusieurs fois et que les ventes auraient pu être faites au comptant, de sorte que MM. McGregor, Hitchcock et St Aubyn auraient pu réaliser un profit en espèces, s'ils l'eussent désiré. Maintenant, à combien se chiffre cette transaction avec le Gouvernement pour les personnes qui y sont intéressées ? Voici les chiffres :

| | |
|---|---|
| 1. La concession d'irrigation de M. Robins.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $486,000 |
| 2. Les concessions de pâturage avec privilège exclusif, environ.. .. .. | 100,000 |
| 3. La rachat des terrains, sous le bénéfice des concessions précédentes, 9,450 acres à $12 l'acre, moins $1 l'acre, prix d'achat.. .. .. .. .. | 103,950 |
| 4. Profits réalisés sur la vente à la compagnie des terres du sud de l'Alberta, moins les dépenses d'organisation.. .. .. .. .. .. .. .. .. | 267,300 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. | $957,250 |

Cette somme de $957,250 paraît être, d'après les données du prospectus et d'après les documents qui ont été déposés, le produit de la vente de concessions de l'Etat. Telle est la somme que le bailleur de fonds anglais est obligé de payer sous le règne de ce Gouvernement pour le droit d'entreprendre les travaux d'irrigation prévus au contrat, et MM. Hitchcock et McGregor ont été déchargés de toute responsabilité au sujet de l'exécution de ce contrat.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je ne jure pas de l'exactitude d'aucun des chiffres que je viens de donner, ce serait absurde ; mais j'ai tâché, autant qu'il est possible de le faire, de pénétrer le fond de cette transaction et j'ai répété les faits tels que je les ai trouvés. La seule objection que les honorables députés ministériels ont soulevée contre les calculs qui ont été faits devant la Chambre, mardi soir, est que l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) avait négligé de dire qu'il fallait soustraire les frais d'inspection et des premiers arpentages du dépôt de $19,000 qui a été fait à compte sur le prix stipulé dans le bail et dont le restant seulement, au lieu de tout le montant, devait être affecté à l'achat des terres. La différence n'est que de $2,000 à $3,000 sur une transaction de cinq cents fois cette somme. C'est un détail infime à noter dans une question de cette importance, surtout si nous considérons le peu de temps qu'un honorable député a à sa disposition pour en étudier tous les différents aspects.

Qui ont bénéficié de cette transaction ? Le public aimerait à en savoir quelque chose. Le public a le droit de savoir qui sont ceux qui se sont partagés cette somme d'environ $950,000. On ne mentionne que deux noms à ce sujet : M. Hitchcock, détenteur de 77 p. 100 des actions de la compagnie d'irrigation Robins et M. McGregor qui en détenait 22 p. 100 ; M. Hitchcock porteur de

33⅓ p. 100 des actions de la compagnie d'élevage de Grand-Forks et M. McGregor, qui en détenait 22¾ p. 100. Ces deux personnes se sont-elles divisées $600,000 ou $700,000 de profits à part les profits réalisés par la Canadian Agency Company, Limited, ou bien y a-t-il d'autres bénéficiaires, et combien des profits de la Canadian Agency Company ces personnes ou d'autres ont-elles obtenus ?

Je répète que le public a le droit de connaître tous les détails de cette transaction. Qui est M. Hitchcock? Je vais le divulguer dès à présent, malgré les réticences de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) mardi soir, en commentant certaines remarques de l'honorable député de Marquette (M. W. J. Roche) et de l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) sur la qualité des intéressés dans cette transaction. Les réflexions de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest étaient à mon avis complètement hors d'à-propos. Pour moi et pour tous les honorables députés de la gauche, peu importe qu'un individu soit égoutier, pourvu qu'il fasse son travail honnêtement. Le fait qu'il est honnête égoutier ne le rend pas nécessairement habile à être gérant de banque. C'était le raisonnement de mon honorable collègue. Le fait qu'une personne est honnête courtier n'implique pas qu'elle doive être une de sept heureux pétitionnaires qui ont obtenu des baux à des conditions spéciales, de préférence à un millier d'éleveurs véritables qui avaient demandé les mêmes privilèges. C'est le parallèle que les honorables députés voulaient établir. M. Hitchcock est banquier pour lui-même à Moosejaw. Je fais connaître ce fait, car souvent un banquier représente beaucoup de gens dans une transaction, et je crois que le public voudrait savoir si, dans le présent cas, M. Hitchcock, détenteur de 77 p. 100 des actions, ne représente que lui-même ou s'il représente d'autres personnes et quelles sont ces autres personnes, s'il y en a. Le régistrateur des compagnies par actions à Alberta a fourni un état des actionnaires de la compagnie d'élevage de Grand-Forks, et voici les noms: J. D. McGregor, Brandon, D. A. Ross, Vancouver, J. C. Murray, Dawson, J. H. Ross, Ottawa, autrement dit le sénateur Ross, de Moosejaw. Quelques-uns de nos honorables collègues de la droite ont fait des gorges-chaudes parce que nous avions mentionné le nom de M. le sénateur Ross dans cette affaire. Pourquoi ne le nommerions-nous pas ? Il est un des actionnaires de la compagnie d'élevage de Grand-Forks. Ils sont tous bénéficiaires du bail avec privilège exclusif et tous citoyens du Yukon. On nous dit aussi qu'ils sont tous honorables, ce que je ne conteste pas. Alors pourquoi ne pas mentionner le nom de M. le sénateur Ross? Pourquoi son nom devrait-il être seul omis ? Nous voyons plus tard figurer le nom de M. Hitchcock comme actionnaire dans cette compagnie. L'honorable ministre de l'Intérieur nous a dit que le bail accordé à la compagnie d'irrigation Robins ressemble beaucoup à celui qui a été accordé à la compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta pour des travaux d'irrigation.

La concession faite à la compagnie de chemin de fer de l'Alberta date de l'année 1902. On s'est abstenu de critiquer la teneur de ce contrat, et avec raison, je crois, car il renfermait certaines restrictions qui le mettaient à l'abri de la critique. Et puis elle fut passée en 1902, nombre d'années avant le contrat Robins, et chacun sait que depuis, les terres ont grandement augmenté de valeur. Au reste, je nie qu'il y ait une grande ressemblance entre les deux contrats. Le Gouvernement a fait un changement radical, quand il a supprimé la clause imposant un chiffre maximum de vente pour les terres. C'est cette omission qui a donné à ce contrat une valeur tellement grande, que les concessionnaires ont été en mesure de le revendre tel qu'il était, avec un bénéfice de près d'un demi-million de dollars. Le ministre de l'Intérieur s'est attaché à faire une comparaison minutieuse des stipulations contenues dans ces deux contrats, celui de la compagnie d'irrigation Robins et celui de la compagnie de chemin de fer de l'Alberta ; il a cherché à établir par le menu qu'ils étaient très semblables ; il a même poussé la comparaison beaucoup trop loin ; mais il a, de propos délibéré, omis de signaler une des différences frappantes entre les deux contrats, celle-ci : tandis que le contrat de la compagnie de chemin de fer de l'Alberta lui interdisait de demander plus de cinq dollars de l'acre pour ses terrres irriguables, cette restriction est entièrement mise de côté dans le contrat de la compagnie d'irrigation Robins, et cela à dessein, je crois, d'après les renseignements qui nous ont été fournis. Le ministre de l'Intérieur, à mon avis, doit avoir tous ces renseignements en sa possession. Le premier commis du bureau d'irrigation lui a proposé l'insertion d'une telle clause, mais elle a été biffée du contrat, et j'aimerais à savoir, comme beaucoup d'autres, à la demande de qui on l'a biffée. Si cette clause était assez importante pour qu'on la fît disparaître, elle devait assurément être assez importante pour que le ministre de l'Intérieur en signalât l'omission comme une des différences entre les deux contrats. Des membres de la droite ont cherché à excuser l'omission, en prétendant qu'il était impossible de mettre en pratique une telle stipulation. Eh bien, M. l'Orateur, il était certainement possible de trouver parmi les membres de la droite un avocat qui fût en mesure de rédiger une stipulation susceptible d'être appliquée et qui aurait forcé la compagnie d'irrigation Robins à ne pas demander plus de cinq dollars pour ses terres. Le silence qu'on a gardé sur ce point n'est pas la seule preuve que j'aie d'un désir de la part du ministère de soustraire ces faits à la connaissance du public. Le Livre bleu contenant le rapport

annuel du ministre de l'Intérieur qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre fait allusion à cette affaire dans les termes suivants :

Il a été conclu dans le cours de cette année une convention avec la compagnie d'irrigation Robins de Londres, Angleterre, pour l'irrigation d'une superficie de 380,573 acres situés à l'ouest de Medicine-Hat.

On n'en dit pas davantage. Ce rapport est en date du 27 octobre et signé par le sous-ministre de l'Intérieur (M. Cory). Certes, M. Cory devait savoir quel était le bureau de la compagnie d'irrigation Robins ; certes, il savait que c'était là, suivant la propre déclaration des intéressés, un syndicat non déclaré composé de trois personnes. Certes, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) savait qui étaient ces personnes. Ce serait une négligence impardonnable de sa part de ne s'être pas mis au courant des noms des personnes composant ce syndicat non déclaré avec qui il faisait cette convention et de n'avoir pas obtenu les signatures de ces trois personnes au contrat même ; car, bien que je ne sois pas avocat, il me paraît clair que sans leurs signatures ces personnes ne seraient pas liées par les stipulations du contrat. La seule adresse que ce syndicat non déclaré ait donnée c'est Moosejaw (Saskatchewan), et cependant, dans le rapport du département de l'Intérieur, on en parle comme de la compagnie d'irrigation Robins, de Londres, Angleterre. Pourquoi a-t-on jugé nécessaire de cacher au public les véritables circonstances de l'affaire ? Le ministre de l'Intérieur aurait dû profiter de l'expérience acquise au sujet de la compagnie " North Atlantic Trading " dont on avait cherché également à cacher les noms des organisateurs. Il est bien probable qu'il a profité de cette leçon et qu'il a eu soin de se renseigner sur le compte des personnes avec qui il traitait dans cette dernière circonstance. Mais alors pourquoi ne pas le dire ?

Or, cette concession a été cédée par la compagnie d'irrigation Robins, le 18 septembre, et la compagnie foncière du sud de l'Alberta a consenti à en faire l'acquisition le 3 octobre. Un prospectus donnant tous les détails parut dans les principaux journaux quotidiens de Londres, aussi bien que dans d'autres journaux plus que quinze jours avant que le sous-ministre de l'Intérieur (M. Cory) eut signé son rapport. Assurément, une affaire de cette importance avait dû éveiller l'intérêt général, frapper l'esprit de tout le personnel du département, et elle devait être bien connue du ministre au moment où ces négociations eurent lieu.

Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) reproche généralement aux députés de la gauche qui critiquent son département de manquer de sincérité. Est-ce de la sincérité à ses yeux, de passer sous silence, dans l'énoncé des conditions du marché conclu avec la compagnie Robins, l'omission que l'on a faite d'une des stipulations contenues dans le marché conclu avec la compagnie foncière du sud de l'Alberta. Est-ce bien de la sincérité de ne pas révéler les noms de ces amis politiques avec qui il a fait ce contrat, noms qui ne seraient jamais arrivés à l'oreille du public n'était cette excellente loi anglaise concernant les compagnies à fonds social. Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a exprimé l'espoir, récemment que toutes les promesses contenues dans ce prospectus seraient accomplies et que la compagnie réaliserait de jolis bénéfices. Pour ma part, je souhaite que la compagnie n'exige pas des nouveaux colons les prix beaucoup trop élevés qui sont portés au prospectus, et qu'on n'aurait pu exiger si le contrat avait renfermé la stipulation restrictive dont j'ai parlé ; mais je désire sincèrement que cette compagnie réalise un joli bénéfice de cette entreprise. Elle a été dès le début, mise dans une position difficile, par la faute du Gouvernement, puisqu'il lui a fallu verser à des spéculateurs une somme de près d'un million de dollars, avant même de pouvoir commencer les travaux dans l'Ouest ; et cela avec la sanction et l'approbation du Gouvernement, que d'honorables députés de la droite ont depuis ratifiées. Encore une fois, j'espère que la compagnie réussira dans son entreprise. Si elle échoue, nous aurons à en souffrir, car nous avons besoin des capitaux anglais pour l'exploitation de nos merveilleuses richesses naturelles.

J'ai déclaré il y a un instant, qu'à mon avis, l'actif de la Grand Forks Cattle Company était estimé à un chiffre trop élevé, et j'y reviens au moment d'examiner la question de savoir si la compagnie foncière du sud de l'Alberta sera en mesure de réaliser des bénéfices. Qu'on me permette de citer un exemple de la manière dont on s'y est pris pour estimer cet actif. La compagnie avait conclu un marché avec un des fournisseurs de viandes du Grand-Tronc-Pacifique. Voici ce que l'évaluateur dit de ce marché :

Une estimation très modérée, je ne crains pas de le dire, de ce que pourra rapporter ce contrat s'élèverait à la somme de $50,000 à $75,000.

Et c'est le chiffre qu'on porte à l'actif de la compagnie " Grand Forks Cattle " et au débit de la compagnie d'irrigation de l'Alberta : $50,000. Mais si l'on tient compte de la rareté du bœuf qui peut se produire à la fin d'un hiver excessivement rigoureux, et qui se produira probablement à la fin du présent hiver dans le Nord-Ouest, ce prétendu actif pourra fort bien se transformer en un passif très considérable, à moins que le contrat n'ait été rédigé de la manière que les contrats en question ont été rédigés, c'est-à-dire en vue de favoriser, quoi qu'il arrive, les concessionnaires aux dépens de l'Etat. Ils sont certainement très favorisés, étant mis à même, tout d'abord, de revendre $460,000, un contrat conclu avec l'Etat, et ensuite de revendre

$50,000 un autre marché conclu avec les fournisseurs du Grand-Tronc-Pacifique. Il est d'autres estimations qui paraissent excessives, abstraction faite de la valeur des terres, mais je ne me propose pas d'entrer dans l'examen de ces détails. Je réitère cependant mes vœux pour le succès de la compagnie ; peut-on prévoir quelle sera la valeur de ces terres de l'Ouest dans quinze ans d'ici, période pendant laquelle la compagnie aura ses terres à sa disposition ?

Puis, comme l'a fait observer l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) la compagnie pourra réaliser de magnifiques bénéfices de l'exploitation de l'eau ; et j'espère que plus tard, lorsqu'il deviendra nécessaire de réglementer ces droits relatifs à la fourniture de l'eau, le Gouvernement verra à ce que les intérêts de la compagnie soient garantis, car c'est une question très importante. Mais je ne vois rien dans ce contrat qui garantisse d'une manière absolue à la compagnie, qu'elle sera en mesure de se procurer de l'eau, et l'eau sera en grande demande par nombre de gens dans cette région quasi-aride. J'espère que le Gouvernement y verra, car il me semble que la compagnie s'est chargée d'une grande responsabilité. Il a été établi que le Gouvernemnt, tout en traitant avec des capitalistes anglais en vue de l'exploitation de nos richesses naturelles, s'y est pris de manière à obliger la compagnie à verser à peu près un million de dollars à des spéculateurs qui ont joué le rôle d'intermédiaires, et cette somme, en fin de compte, ce seront les colons qui seront appelés à la payer.

Certains honorables députés de la droite ont approuvé cette négociation et ont exprimé l'espoir que le Gouvernement répète l'opération. J'espère ardemment, et je suis persuadé qu'il y a nombre de députés, parmi les partisans du ministère, qui refuseront d'approuver cette négociation et qui s'opposeront à ce qu'on la réitère. J'espère que lorsque cette question sera mise aux voix, ces honorables députés seront assez sincères pour condamner le marché conclu avec la compagnie d'irrigation Robins.

M. R. G. MACPHERSON (ville de Vancouver) : Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de discuter longuement ici la question soulevée par l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy), mais il me semble qu'elle est assez importante pour légitimer quelques observations de ma part. J'ai lu avec soin dans le compte rendu des débats les discours prononcés par l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) l'auteur de la motion, ainsi que le discours de l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) ; et je viens maintenant d'avoir le plaisir de prêter l'oreille à l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake). Nos amis du parti conservateur ont dénoncé une doctrine nouvelle dans notre pays. Ces honorables députés de la gauche ont été au pouvoir nombre d'années, et, durant toute cette période, une doctrine a été proclamée par un des Canadiens les plus illustres et un des leaders les plus éminents que notre pays ait jamais eu : le regretté sir John Macdonald.

Et voici quelle était cette doctrine : c'est qu'il fallait laisser le champ libre à l'initiative personnelle dans le développement des ressources naturelles latentes du Dominion. Et cette idée a été en pratique dans une très grande mesure, comme je vais le démontrer à l'instant. Il me paraît très vrai qu'un peuple qui ne stimule pas l'esprit d'entreprise des particuliers ne réussira jamais, ne produira jamais de grands citoyens. Le peuple qui compte entièrement sur l'Etat en toute circonstance, pendant que les particuliers se croisent les bras, ne prendra jamais rang parmi les grandes nations du monde. Je vous le demande, qu'est-ce qui a assuré le succès de la grande république qui est au midi ? C'est, monsieur l'Orateur, l'initiative individuelle des Américains qui a fait la fortune de ce pays. On n'a pas laissé au gouvernement américain toute la tâche de développer les ressources latentes du pays ; on a tout fait pour développer l'esprit d'entreprise des particuliers. Et qu'est-ce qui a fait de la Grande-Bretagne la puissante nation qu'elle est aujourd'hui ?

Les Anglais n'ont certes pas obtenu ces beaux résultats en se déchargeant sur les pouvoirs publics de tout ce qu'il y avait à faire, mais, au contraire, en ouvrant un vaste champ à la libre initiative des citoyens, lesquels ont pu appliquer tous leurs efforts à l'exploitation des richesses du pays et au développement de la prospérité générale. Mais nos amis du parti conservateur nous disent maintenant que ce n'est pas là la ligne de conduite que notre pays devrait suivre, et que ces étendues arides ou quasi-arides du Canada devraient être laissées dans l'état où elles sont, sans que personne songe à les améliorer, à moins que le Gouvernement ne prenne l'initiative. L'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) s'est exprimé en ces termes :

> Si les capitalistes refusent de faire des placements au Canada à un taux raisonnable, nous connaissons tous la valeur de notre propre héritage, et nous devrions avec le courage de nos propres convictions, donner à l'univers une leçon de choses et exploiter nous-mêmes cet héritage.

L'honorable député parlait alors d'irrigation et de terres irriguées. Il a passé toute sa vie dans la ville de Montréal, et à part d'avoir vu la partie basse de la ville inondée par le fleuve Saint-Laurent au printemps, il n'a guère, j'imagine, de connaissance pratique de la question. Il a réussi à se faire un petit magot et n'est plus obligé de gagner sa vie ; et il n'est pas loin de dire que l'habitant de l'Ouest doit se contenter de ce qu'on veut bien lui donner, et attendre que la population de l'Est soit disposée à le lui

donner. Mais ce n'est pas ce que prêche le député de Qu'Appelle (M. Lake) ; celui-ci, tout en condamnant le Gouvernement pour avoir conclu ce marché, exprime l'espoir que l'entreprise réussira. J'ai passé un bon nombre d'années dans la zone aride de ma province natale ; j'ai assisté à la déconfiture d'un bon nombre d'entreprises d'irrigation ; j'ai été témoin du placement de sommes considérables en travaux de cette nature, et il est arrivé que certains de ces placements ont mal tourné. Je pourrais indiquer à l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) un endroit sur le chemin de Caribou où passe une tranchée longue de 40 milles ; $750,000 de capitaux anglais y ont été engloutis jusqu'au dernier sou. L'honorable député dira peut-être que ce n'est pas une raison pour que l'entreprise actuelle ne soit pas avantageuse. Eh bien, j'y reviendrai plus tard. Voilà plus de vingt ans que je parcours ces terrains mêmes qui ont été concédés à la compagnie d'irrigation Robins. Tout membre de la députation, tout Canadien parcourant ces terres n'aurait pas manqué de dire que c'était là un coin de notre pays sans aucune valeur. Le Pacifique-Canadien n'en voulut à aucun titre. On le décrit comme une terre quasi-aride, un désert où croissent l'armoise, le cactus et le bouteloue (" buffalo-grass "), mais impropre à la culture. Pour exploiter des terres de cette sorte, il faut l'intervention de particuliers comme ceux qui composent la compagnie d'irrigation Robins. Ces hommes sont des Canadiens, du moins M. J. D. McGregor est Canadien, de même que M. James Hamilton Ross et que M. D. A. Ross. Depuis quand est-ce un crime pour un Canadien de s'appliquer à développer les ressources de son pays en même temps qu'il remplit sa propre escarcelle ? L'honorable député a paru effrayé de l'étendue des terrains ainsi concédés ; on a invoqué les mêmes arguments contre l'octroi fait au chemin de fer canadien du Pacifique de 25,000,000 d'acres, plus $25,000,000, plus une ligne achevée représentant $37,750,000.

M. AMES : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. MACPHERSON : Avec plaisir.

M. AMES : A-t-on revendu ces terres trois fois le prix qu'on les avait payées ?

M. MACPHERSON : Si l'honorable député veut se donner la peine de consulter l'état annuel publié par le chemin de fer canadien du Pacifique, il y verra que la compagnie prétend avoir des terres d'une valeur,—j'hésite presque à donner le chiffre,—d'une valeur de près de $10,000,000, et dont son actif se trouve grossi. L'honorable député ne saurait, en ce qui regarde les projets lancés aujourd'hui pour le développement du pays, raisonner d'autre façon qu'à l'égard des entreprises mises sur pied à cette époque dans le même but. Mais l'honorable député est incapable de rien voir de bon dans les mesures émanant de la droite. Il ne saurait se débarrasser de ses préjugés de partisan ; il ne saurait lui-même prendre l'attitude d'un citoyen à vues larges. Cependant ce même groupe d'hommes qui dénonce sans mesure l'entreprise d'irrigation Robins a adressé un télégramme de félicitations au premier ministre d'une province qui a jugé très moral qu'on acceptât un pot-de-vin de $37,000 de la main d'un ami.

L'hon. M. FOSTER : C'est le même premier ministre dont on nous avait prédit la défaite pour samedi.

M. MACPHERSON : C'est là une assez piètre consolation pour l'honorable député, car il n'en a pas moins été établi que ce parti était foncièrement corrompu.

L'hon. M. FOSTER : Et les propres électeurs de l'honorable député l'ont approuvé.

M. MACPHERSON : En effet, je n'ai pas été bon prophète sur ce point ; mais ce n'est pas la première fois qu'on se trompe dans ses prophéties. Je me rappelle avoir vu le 3 novembre 1904 une dépêche qui fut publiée dans le "Province", le "News" et l'"Advertizer" de Vancouver sous la signature de M. R. L. Borden, déclarant que les conservateurs allaient remporter la victoire dans toutes les provinces de l'Est. On voit donc que, si je me suis mis à prophétiser, c'est à l'exemple d'un illustre chef qui siège en cette Chambre.

Je rappellerai que ces hommes qui critiquent aujourd'hui l'entreprise d'irrigation Robins sont ceux mêmes qui ont déclaré en cette enceinte qu'il était dans le plus grand intérêt de la province de concéder à une femme 10,000 acres des terres de la Colombie-Anglaise, et qui adressèrent un télégramme de félicitations à celui qui avait négocié l'affaire. Mais comment ces honorables députés ont-ils concilié leur attitude d'aujourd'hui devant la Chambre avec celle qu'ils ont prise dans ma propre province? Ces mêmes hommes qui condamnent aujourd'hui la concession à la compagnie d'irrigation Robins de 380,000 acres de terre à des conditions approuvables, sont ceux mêmes qui ont adressé un télégramme de félicitations au premier ministre McBride de la Colombie-Anglaise, ce sont ceux mêmes qui ont concédé 800,000 acres de terre au Pacifique-Canadien sans la moindre restriction et avant que la compagnie eût rien fait pour mériter cette concession. C'est toujours la même histoire. On voit la paille dans l'œil de son voisin ; on ne voit pas la poutre dans le sien. L'honorable député a mis sa chaussure au mauvais pied et il est obligé de l'endurer.

L'hon. M. FOSTER : Ses métaphores sont variées.

M. MACPHERSON : Pas la moitié autant que ces honorables député à la suite de cette discussion. Monsieur l'Orateur, je

suis surpris qu'en dépit de toutes ces révélations dont la vérité a été clairement établie par ceux mêmes qui ont mené les négociations à bonne fin, je suis surpris que le chef de l'opposition n'ait pas dénoncé d'une voix de tonnerre les menées des gouvernements conservateurs dans d'autres parties du Canada. L'honorable député de Toronto-nord qui fait son saint homme dans les circonstances comme celle-ci, et surtout lorsqu'il s'agit d'une mesure adoptée par le gouvernement fédéral, trouverait ample matière à exercer ses facultés dans l'examen des hauts faits de ses amis conservateurs de la Colombie-Anglaise. Mais il n'en voudra rien faire. Il se bornera à répondre : C'est leur affaire ; tenons-nous-en à critiquer le projet d'irrigation Robins. Or, qu'est-ce donc que cette entreprise ? Il a été concédé 380,000 acres de terre à une compagnie qui devra dépenser une somme considérable avant d'en retirer le moindre bénéfice. Ces hommes ont déclaré au Gouvernement: "concédez-nous ces terrains, nous croyons pouvoir les mettre en culture, et nous allons nous engager à le faire". J'ai à la main le texte du contrat, et si ces honorables députés qui sont si désireux de trouver à redire sont en mesure de soumettre un plan plus pratique, je les invite à le faire connaître. Ce n'est pas une petite entreprise que de mettre en culture un territoire où il ne pousse pas un brin d'herbe aujourd'hui. S'ils sont en mesure de suggérer un meilleur moyen d'engager les capitalistes à se présenter et à y placer leurs fonds, je les prie de le dire. Mais l'honorable député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) déclare que rien ne presse ; attendez encore quelque temps, dit-il, l'Ouest ne souffre pas.

Qu'il attende que son tour soit venu, comme nous avons fait nous-mêmes dans l'Est. Monsieur l'Orateur, si nous voulons développer ce pays, il nous faudra la direction d'esprits plus large que ceux qui ont formulé cette politique et qui condamnent de ce chef les efforts de la compagnie d'irrigation Robins pour l'exploitation du pays. Inutile de défendre la proposition ; elle se légitime d'elle-même. Voici 380,000 acres de terre à mettre en culture ; il faut amener l'eau d'une distance de 40 mlles et l'élever à la hauteur de la rivière afin qu'elle se répande sur cette grande superficie où il ne pousse aujourd'hui que des broussailles. Si ces hommes sont en mesure d'irriguer ces terres, s'ils sont en mesure de rendre la terre cultivable, ils méritent d'être généreusement récompensés de leurs efforts.

Depuis quand est-ce un crime pour un citoyen du Canada d'engager ses capitaux dans des entreprises pour l'exploitation des richesses du pays ? C'est depuis que les libéraux sont au pouvoir et que les conservateurs n'y sont plus. C'est alors qu'ils ont commencé à voir crimes et scandales de tous côtés. Jusque-là les politiciens avaient mené une vie exemplaire. On nous dit que c'est un grand crime que de mettre ces hommes en mesure de gagner de l'argent. Sir Donald A. Smith ne s'est-il pas enrichi par l'établissement du chemin de fer canadien du Pacifique? M. R. B. Angus ne s'est-il pas enrichi de la même manière ? D'autres millionnaires canadiens ne se sont-ils pas enrichis au moyen de concessions accordées par le gouvernement conservateur à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ? Et cependant ces millionnaires, ces hommes que le parti conservateur a enrichis au delà de tout ce que peut concevoir l'avarice sont les idoles devant lesquels se prosternent les membres de la gauche. Ils dénoncent en cette Chambre les conditions d'un marché qui est infiniment moins condamnable que ceux conclus par eux-mêmes.

Monsieur l'Orateur, il reste encore de grandes étendues de terre à irriguer au Canada. L'honorable député de Saint-Antoine a démontré que le gouvernement des Etats-Unis dépense $25 de l'acre pour fins d'irrigation. Je sais que dans certains cas les frais d'irrigation se sont élevés à $100 de l'acre. J'aurais presque peur de dire ce qu'il en coûtera pour irriguer une certaine partie de ces terres. Si l'honorable député a étudié la question, il doit se rendre compte que ce n'est pas une petite affaire que de faire venir l'eau d'une distance de quarante milles, de l'élever à une hauteur de 250 pieds et de la distribuer sur une superficie de 380,000 acres. Le pays doit se réjouir de ce que le ministère actuel a trouvé des hommes assez généreux pour engager leurs capitaux dans une entreprise propre à mettre en valeur des terres qui autrement resteraient inexploitées.

L'honorable député s'écrie : "Laissez faire l'Etat". Les habitants de l'Ouest comptaient sur l'Etat pour beaucoup de choses, et depuis vingt ans on ne faisait rien pour tirer partie des richesses de ce pays, lorsqu'enfin le gouvernement actuel intervint. Nous développerons ce pays, dit-il, nous verrons à ce que ces terres fertiles de l'Ouest soient colonisées, nous verrons à ce que les colons trouvent facilement à s'établir, et par suite nous avons aujourd'hui à l'Ouest des Grands lacs, un grand pays ; et de cela nous ne sommes nullement redevables à la politique de cinq sous préconisée par l'honorable député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) et l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake), qui vient de parler. Notre pays est vaste, nous avons besoin d'hommes et de capitaux pour le mettre en valeur ; nous voulons que tous les Canadiens soient à même d'y arriver à la fortune. Si nous en agissons ainsi, notre pays ne courra aucun danger ; et ces honorables députés de la gauche devront mettre au jour quelque affaire plus sérieuse et plus importante que cette concession faite à la compagnie d'irrigation Robins s'ils espèrent renverser le gouvernement actuel ; ils n'y arriveront pas en exploitant des questions d'aussi faible importance.

M. JOHN HERRON (Alberta) : Les habitants de la partie du pays dans laquelle on doit exécuter ces travaux d'irrigation désapprouvent, je crois, ce projet. Nous reconnaissons tous que ces travaux d'irrigation sont d'une grande importance: mais nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de donner d'aussi grandes étendues de terrain en vue d'assurer leur exécution. Ce qui me frappe le plus dans cette entreprise, ce sont les avantages assurés aux concessionnaires. J'observe que la compagnie "Grand Forks Cattle" est une de celles qui tirent le plus d'avantages de cette affaire et qu'elle a obtenu du gouvernement fédéral, pour à peu près rien ces concessions qu'elle est en mesure de revendre à très grand bénéfice. Au moment où la compagnie "Grand-Forks Cattle" obtenait ces concessions du Gouvernement, des centaines d'autres personnes auraient voulu qu'on leur accordât des baux de même nature : et même à l'heure qu'il est je ne comprends pas bien pourquoi le Gouvernement accorde à ces messieurs des concessions comme celle-ci, tandis qu'il refuse d'en accorder aux mêmes conditions à des centaines de Canadiens qui s'adonnent à l'industrie de l'élevage depuis vingt ou vingt-cinq ans. Il est à ma connaissance personnelle que de telles demandes ont été faites. Dans le voisinage de l'établissement de la compagnie "Grand-Forks Cattle", il se trouve nombre de personnes qui se livrent à l'élevage, et qui ont demandé au département, non pas de leur louer ces terres, mais simplement de ne pas les concéder aux colons durant une certaine période, disons de trois ans, de manière à leur permettre de liquider leur entreprise dans de bonnes conditions. Ils n'ont pas demandé qu'on leur accordât des baux, mais simplement que l'administration voulut bien s'abstenir de concéder ces terres aux colons cultivateurs. Les hommes, au nombre de trente ou quarante, qui composent cette société d'éleveurs, et qui sont propriétaires d'à peu près 25,000 têtes de bétail, ont fait à ma connaissance certaines demandes que le département a rejetés, et je ne comprends pas bien pourquoi on accorderait de telles concessions aux amis du Gouvernement pendant que l'on rejette les demandes d'éleveurs engagés depuis nombre d'années dans l'industrie.

C'est la compagnie "Grand-Forks Cattle" qui me paraît être celle qui bénéficie dans la plus grande mesure de cette opération. La compagnie d'irrigation Robins a également obtenu du Gouvernement, pour un prix nominal, des concessions comprenant 380,000 acres de terre. En effet, le prix d'achat sera réduit à un dollar de l'acre dès que la compagnie aura irrigué 25 p. 100 de la superficie totale. Je reconnais que c'est une grande entreprise d'irriguer ces terrains, et il est probable qu'on s'apercevra que ce n'est pas un travail des plus simples et des plus faciles que de mener cette entreprise à bien. Si plusieurs compagnies se succèdent accumulant chacune ses bénéfices comme on l'a fait jusqu'ici, le colon finira par être obligé de payer un prix pour l'eau nécessaire à l'irrigation de son terrain plus que la terre ne vaut. Je suis bien d'avis que si le Gouvernement avait mis cette question sérieusement à l'étude il aurait découvert nombre de manières plus acceptables d'atteindre son but. Profitant de l'expérience acquise durant nombre d'années en matière d'irrigation dans l'Ouest, le Gouvernement aurait pu trouver un mode beaucoup plus avantageux d'atteindre le résultat qu'il a en vue. Je me propose de voter en faveur de la résolution présentée par l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy).

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.) : Monsieur l'Orateur, à une exception près, ce sont tous des députés de l'Ouest qui ont pris la parole dans le cours du présent débat ; et sans doute, ils sont mieux en état de discuter la question d'une manière intelligente qu'aucun honorable député de l'Est. Toutefois, il ne me semble pas déplacé qu'en ma qualité de représentant d'une circonscription de l'Est, je dise mon mot sur cette question. Il m'importe peu que M. Hitchcock, ou M. McGregor, ou M. Ross soit libéral ou conservateur ; et je ne me soucie guère, de même que, probablement personne dans l'est du Canada ne se soucie beaucoup, que ces messieurs aient gagné ou perdu de l'argent dans ces entreprises d'irrigation et d'élevage qui ont été l'objet de la discussion et que l'on poursuit depuis une période de quatre à huit ans. A mon avis, la question qu'il importe d'examiner est celle-ci : cette entreprise d'irrigation a-t-elle été ou sera-t-elle à l'avantage de la population canadienne dans son ensemble, et particulièrement à cette partie du pays comprise dans les limites des terrains concédés ou donnés à bail. J'ai examiné soigneusement les pièces relatives à la question, en vue de m'assurer s'il était nécessaire d'accorder un bail d'aucune sorte, ou s'il ne vaudrait pas mieux que la terre fût aliénée définitivement, et aussi, dans le cas ou on devrait la vendre, s'il faudrait en disposer par grandes ou par petites étendues, et, d'une manière générale, si le Gouvernement avait agi sagement en vendant comme il l'a fait ces terres aux conditions énoncées. S'il s'agissait de terres arables comme celles que nous trouvons dans la Saskatchewan ou le nord de l'Alberta sur lesquelles le colon peut récolter des grains ou autres produits agricoles, je ne prétendrais pas qu'il était sage d'en disposer de cette manière ; ce serait un crime d'en agir ainsi, de mettre ces terres en la possession d'une personne ou d'une compagnie au lieu de les concéder aux colons.

Il n'est pas besoin de dire que ces terres ne sont pas de cette qualité ; elles sont quasi-arides et n'ont aucune valeur à moins d'être irriguées. Nous avons les rapports des fonctionnaires du département qui se

sont rendus sur les lieux et en ont fait un examen minutieux, et qui après avoir parcouru toute l'étendue de la concession, déclarent qu'elle est impropre à la colonisation, qu'on n'y saurait garder beaucoup de bestiaux, et que le colon ordinaire ne trouverait pas à vivre sur un quart de section, sur une demi-section, ni même sur une section entière. Au risque de me répéter, je m'en vais lire quelques courts extraits des rapports des fonctionnaires publics relativement à la qualité de ces terres. Nous avons le rapport présenté par M. John W. Thompson au commissaire des terres, le 17 avril 1901, concernant une partie de l'étendue en question, alors qu'on était en marché de vendre une partie de la concession à une compagnie d'élevage. L'étendue dont je parle en ce moment se trouve au sud de la courbe décrite par la rivière de l'Arc et la branche méridionale de la rivière Saskatchewan; c'est l'étendue de terre dont il est question ce soir. Voici en quels termes M. Thompson s'exprime :

J'arrive ce soir même d'une tournée d'inspection de cette partie du township 11, rangs 12 et 13 ouest et des deux rangées méridionales de sections du township 12, rangs 11, 12 et 13 à l'ouest du 4e méridien, situées entre les rivières de l'Arc et Saskatchewan. Je constate que les terres y sont absolument impropres à la colonisation, puisqu'elles se composent pour la plus grande parie de côteaux recouverts d'un sol très léger et arrosé seulement par ces rivières. Je n'ai pas aperçu un seul arbre dans toute cette plaine, et l'herbe y est très courte et claire. Les bords de la rivière sont généralement très élevés et accidentés ; et sur tout le parcours de cette rivière, je n'ai trouvé que deux petites prairies de berge ou il fut possible d'atteindre en voiture le bord de l'eau. Le long de la rivière on trouve quelques bosquets d'arbres rabougris. Je suis d'avis que ce pays est impropre à la colonisation, et il ne serait pas bon d'en concéder aucune partie en homestead. Le concessionnaire se ruinerait infailliblement, tout en gênant l'utilisation qu'on pourrait faire de cette étendue pour des fins d'élevage, et c'est là le seul parti qu'on puisse en tirer.

Ce rapport fut adressé au Gouvernement en 1901, avant qu'on eût jamais songé à former le syndicat d'irrigation Robins. En outre, je trouve un rapport présenté en janvier 1904, par M. W. W. Stuart, de Calgary, inspecteur de ranches, relativement à une très grande partie de ces terres situées au nord de celles dont parle M. Thompson dans le document ci-dessus mentionné. Au sujet de la demande que faisait M. Hitchcock, de Moosejaw, qu'on lui vendît certaines terres, M. Stuart, s'exprime en ces termes :

Relativement à la demande d'Arthur Hitchcock, de Moosejaw, qui est désireux de faire l'achat de certaines terres dans les townships 12 et 13, rangs 10, 11, et 12, tous à l'ouest du 4e méridien, et dont il est annexé une liste ci-contre, j'ai l'honneur de faire rapport que j'ai parcouru ces terres en voiture le sept du courant. Les terres dans le township 13, rang 10, à l'ouest du 4e méridien, savoir : les parties des sections 1 et 2 situées au nord de la rivière, cette partie du quart sud-est n° 3 située au nord de la rivière, et le quart sud-ouest n° 3, se composent pour la plus grande partie de mauvaises terres, c'est-à-dire de grands côteaux argileux généralement dépouillés de végétation et coupés de ravins, le long desquels les animaux arrivent à la rivière. Ces terres ne sont d'aucune valeur au point de vue agricole ; mais elles sont indispensables au concessionnaire des terres de pâture de l'intérieur qui y fait paître ses bestiaux.

Voici ce qu'il écrit au sujet d'une autre étendue de terrain :

Les terres dans le township 12, rang 12, à l'ouest du 4e méridien, savoir cette partie de la section 28 située à l'est de la rivière de l'Arc, et la section 27 en entier, se composent de terres de pâture ordinaires et couvertes d'une végétation plus abondante que celles décrites précédement. Cette partie a de la valeur pour le concessionnaire en ce qu'elle offre une situation favorable pour l'établissement d'une station pour les vaches ou d'un lieu pour leur alimentation en hiver. Elle est assez accidentée et traversée de coulées et n'est aucunement favorable à la culture.

Il ajoute :

Si l'on a soin d'enclore ces sections et d'empêcher les bestiaux d'y pâturer, elles pourront si la saison est suffisamment humide produire une certaine quantité de foin de prairie. Les sections 4, 5, 9, 16 et 17 dans le township 13, rang 11, à l'ouest du 4e méridien, sont d'une classe semblable à celles déjà décrites. Elles sont impropres à l'agriculture.

Le rapport ajoute :

Ces terres sont couvertes actuellement de broussailles épaisses et elles n'ont pas d'autre valeur que d'offrir aux bestiaux un abri naturel en hiver. Il leur est facile d'y arriver de la terre ferme durant l'hiver.

Il termine de la manière suivante :

Sans tenir compte des autres aspects de la situation dont il a été question dans d'autres rapports se rattachant à de semblables demandes d'achats, j'ai toujours pensé que dans un district qui ne se prête qu'aux besoins du pâturage, il conviendrait de vendre aux locataires une étendue convenable, quand ce ne serait que dans le but de les encourager à apporter à leurs " ranches " des améliorations de nature permanente.

Ne détenant d'autre titre à ces terrains que celui fondé sur un bail, il est fort peu de locataires qui se soucient d'effectuer d'autres dépenses que celles strictement nécessaires pour des constructions de nature purement temporaires.

Ce rapport embrasse presque toutes les terres du district A, situé entre la rivière de l'Arc, à l'ouest de la rivière Saskatchewan à l'est, soit environ la moitié des terres du district A dans son intégralité, terres dont il a été question, au cours du débat. Il est donc permis de conclure qu'en ce qui concerne le district A, ces terres sont impropres à la colonisation et ne sauraient figurer dans la même catégorie que les terres ordinaires du Nord-Ouest ; aussi, est-ce à

bon droit que le Gouvernement adopte ou plutôt que nous sommes pour ainsi dire forcés d'adopter, dans l'aliénation de ces terres, une procédure différente de celle en vogue pour le commun des terres agricoles, dans les territoires. Il existe, en outre, au ministère un rapport dressé par M. R. H. Campbell, un des fonctionnaires ministériels, relativement à la section sud ou district B, comprenant les terres situées au sud de la rivière Saskatchewan. Après avoir dit qu'il a fait l'examen de ces terres, en conformité des instructions ministérielles, il ajoute :

Comme les terrains en question sont situés dans le voisinage des sections d'irrigation de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ainsi que des zones d'irrigation de la compagnie du chemin de fer et des houillères d'Alberta, et vu que d'après les renseignements recueillis au ministère, ce district ne figure pas parmi ceux où l'application de l'eau par l'irrigation soit nécessaire, pour assurer le succès des exploitations agricoles et comme on considère que ce serait consulter l'intérêt public de seconder les efforts tentés dans le but de développer cette contrée au moyen de l'irrigation, il a été rendu, le 14 avril, un décret du conseil autorisant le retrait des terres ainsi situées de toute vente, pour une période de six mois, afin de permettre l'arpentage de ces terres.

Inutile d'appuyer davantage sur la nature de ces terres ; car même les députés de la gauche en conviendront, la généralité des colons ne sauraient avantageusement cultiver ces terres ; elles exigent un tout autre mode de culture, et le Gouvernement dans la gestion de ces terres domaniales, doit suivre une procédure toute différente de celle qui s'applique aux terres propres à la colonisation.

Ici la question se pose : le Gouvernement a-t-il, oui ou non, fait acte de sagesse, en aliénant ainsi ces terres ? Si les députés de la gauche imputent à crime au Gouvernement l'initiative qu'il a prise à cet égard, sur quoi appuient-ils cette accusation ? Voici les rapports dressés par des experts qui ont parcouru cette contrée : l'un d'eux affirme avoir consacré vingt années de sa vie à des voyages à travers ce pays ; or, il déclare catégoriquement que ces terres ne sont propres qu'au pâturage, et cela même dans une faible mesure, à moins qu'on ne les améliore au moyen de l'irrigation. Les inspecteurs affirment, en outre, dans leurs rapports, qu'à leur avis, $1 l'acre est tout ce qu'on peut exiger de ceux qui veulent les acheter et les cultiver. Il ne faut pas l'oublier, il n'est plus un seul homesteader qui, après avoir pris un quart de section ou une section, puisse effectuer les frais voulus pour y ériger des clôtures sur sa terre et faire les travaux d'irrigation. Alors tout se résume donc à cette question-ci : le Gouvernement a-t-il pris une initiative digne d'approbation, en adoptant pour système la concession de ces terres en grandes quantités ? Il ne saurait exister de doute à cet égard, et même les députés de la gauche en conviendront, ce système est frappé au coin de la sagesse. En pareille circonstance, une autre question, découlant de la première, se dresse ici devant nous et la voilà : étant admis que ces terres, sans irrigation, ne valent que $1 l'acre, quel est le meilleur système d'irrigation à adopter ? Faut-il laisser la chose à l'initiative privée ou bien l'Etat doit-il se charger de ces travaux ? L'irrigation de ces terres doit-elle se faire, aux frais mêmes de l'Etat, ou bien devons-nous accorder à des particuliers, privativement, des concessions pour les engager à améliorer ces terres, au moyen de l'irrigation ? A mon avis, la question ne prête pas à la discussion. Puisque le député de Qu'Appelle a donné son avis à cet égard, je puis bien dire ici tout haut ce que je pense. En ce qui concerne l'irrigation de ces terres aux frais de l'Etat, mon hostilité envers ce système est aussi irréductible que l'approbation que lui donne l'honorable député est prononcée et catégorique. La construction ou l'exploitation des travaux publics par l'Etat n'est pas chose nouvelle au Canada, et s'il faut tenir compte des enseignements qui se dégagent du passé à cet égard, le Gouvernement, à mon avis, aurait bien tort de se faire entrepreneur de ces travaux d'irrigation pour l'amélioration de l'Ouest, aux frais de l'Etat.

La question se résume donc à ceci : concéder ces terres à des compagnies, sous certaines conditions, afin de rendre ces terres à la culture, au moyen de l'irrigation. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à examiner les diverses demandes présentées au ministère, en obtention de la concession de ces terres. Il y a d'abord la concession de terres accordée, à une certaine époque, à M. Hitchcock qui, plus tard, fusionna ses droits avec ceux d'une compagnie de pâturage ; or, subséquemment, cette dernière compagnie opéra le fusionnement de ses titres avec ceux de M. Robins ; finalement, tous les intéressés dans ces deux concessions de terres effectuèrent un accord, fusionnèrent leurs droits et demandèrent au ministère de leur accorder un bail pour ces terres, sous certaines conditions. Le texte de ce bail est sous nos yeux. Je l'ai étudié aussi soigneusement qui possible ; je l'ai comparé avec le rapport dressé par l'agent ministériel dans l'Ouest ; et je constate que sauf quelques légères exceptions, le ministère a appliqué à la lettre les conclusions de ce rapport. Ce bail est intervenu entre le ministère et la compagnie d'irrigation, au cours de juin 1906. Les propositions établies par les députés qui ont critiqué ce bail peuvent se résumer, en dernière analyse, à deux principales. D'abord, le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) qui, je l'avoue, nous a exposé de main de maître la question, trouve matière à critique dans le fait que le Gouvernement aurait mis cette compagnie en situation de grever les terres de toute sorte de frais, de façon à en rendre

l'acquisition plus coûteuse au colon. Le principal grief formulé par le député de Qu'Appelle et par le député d'Alberta semble se résumer à ceci : c'est que certaines personnes de l'Ouest auraient été en mesure de bénéficier, pécuniairement, de cette transaction. L'impression qui me reste, c'est que, n'eût été ce dernier grief, jamais pareil début n'eût surgi dans cette enceinte. Je me rappelle parfaitement avoir lu dans le "Star" de Montréal, et autres feuilles conservatrices, peu avant la réunion des Chambres en novembre dernier, des pages entières consacrées à la condamnation des iniquités commises par le Gouvernement relativement au contrat passé avec la compagnie d'irrigation Robins. En voyant ces entêtes flamboyants et toute la publicité donnée à ces accusations de tripotage, j'ai presque redouté que quelque scandale n'éclatât. Depuis l'ouverture de cette session-ci, on ne cesse de répéter sur tous les tons que les députés de l'opposition ont accumulé, dans leur arsenal, toute une masse de projectiles à lancer contre le Gouvernement, on ajoute que, pour formuler ces accusations, il ne faut pas attendre la prochaine session, car leurs munitions de guerre pourraient se détériorer, dans l'intervalle. Ces messieurs sont donc partis en guerre et ont lancé leur gros projectile, cette maîtresse accusation qui devait porter le désarroi au sein du cabinet. Or, qu'en est-il résulté ? Je m'étonne que des hommes sérieux et sensés aient l'audace d'étaler aux regards de la députation un prospectus publié par une compagnie en Grande-Bretagne, et offrant aux actionnaires toutes les richesses qui peuvent rendre un homme heureux, s'il consent à souscrire des actions dans cette compagnie.

Il ne tient qu'à lui de devenir millionnaire, pour le reste de ses jours. Dans cette circulaire, on décrit sous les plus brillantes couleurs les ressources de ce pays. A mon avis, la prétention la plus ridicule émise ici, c'est que la compagnie sera en mesure de réaliser $50,000 ou $75,000, par suite d'un contrat passé, non pas avec le Gouvernement, mais avec un des entrepreneurs du Grand-Tronc-Pacifique. Est-il défendu à une compagnie de chercher à réaliser des bénéfices en fournissant de la viande à un entrepreneur de chemin de fer ? Une autre chose qui figure dans ce prospectus, c'est le brillant compte rendu publié par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, relativement aux terres sur lesquelles elle fait actuellement des travaux d'irrigation, quelque part, dans ce voisinage. Faut-il tenir le Gouvernement responsable de ce que cette compagnie publie un prospectus, dont certaines parties ne sont pas conformes à la vérité des faits ? Dans la partie du prospectus qui traite de la qualité de ce sol, on lit ce que voici :

Le sol, dans toute cette section, est de qualité supérieure, avec sous-sol argileux ou de terre franche noire, dans la partie ouest, et sous-sol argilo-sableux plus léger, d'un pouce d'épaisseur, dans les parties plus orientales. Dans toute cette section, il vient une luxuriante végétation de graminées nutritives, et les pâturages naturels offrent une nourriture abondante aux chevaux, aux bêtes à corne et aux moutons, pendant tout le cours de l'année.

Nous le savons, d'après les rapports dont il a été donné lecture ici, au cours du débat, ces conditions n'existent pas relativement aux terres en question, bien qu'elles se rencontrent dans les terres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; et cependant, les députés de la gauche blâment le Gouvernement, parce que, dans le prospectus déjà cité, on invoque cela comme une des raisons qui doivent engager les capitalistes de la Grande-Bretagne à engager leurs fonds dans cette entreprise. Est-ce donc un crime de se rendre outre-mer pour engager le capital à venir développer nos terres ? Est-ce un crime de chercher à réaliser des profits sur la vente de ses terres ? Je fais ici appel au député de Toronto-nord (M. Foster) et je ferais aussi appel au député de King-et-Albert (M. Fowler), s'il était présent...

L'hon. M. FOSTER : De quoi s'agit-il ?

M. CARVELL : Je leur demanderais si c'est un crime de vendre une terre à un prix supérieur au prix d'achat. Sur cette question, je pourrais aussi acculer le député de Simcoe-est (M. Bennett) dans une impasse.

M. BENNETT : Si l'honorable député désire porter quelque accusation contre moi, relativement aux terres du Nord-Ouest, qu'il ait donc le courage de formuler cette accusation, et la réponse ne se fera pas attendre.

M. CARVELL : Que mon honorable collègue attende avec patience et il sera peut-être pleinement édifié au sujet de ses agissements relativement aux terres du Nord-Ouest.

M. BENNETT : Fort bien ! exécutez-vous.

M. CARVELL : Je prie mon collègue de modérer sa fougue ; qu'il possède son âme dans la patience, et avant la fin de cette session, je le répète, il sera pleinement édifié sur les ventes de terres effectuées dans les territoires. Je veux bien laisser à ces messieurs le soin de décider la question de savoir si c'est un crime d'acheter, de louer, d'acquérir un droit quelconque de posséder des terres, au Canada, et les vendre à bénéfice. Si ces honorables députés n'ont pas commis de crime, en s'intéressant dans ces ventes de terres, pourquoi ferait-on un crime à ces autres intéressés de s'adresser aux capitalistes d'outre-mer et de faire la meilleure transaction possible. Il serait regrettable, à mon avis, que les capitalistes de la Grande-Bretagne fussent les dupes d'escrocs qui abuseraient de leur confiance, par de fausses données. J'espère qu'il n'en sera pas ainsi ; mais s'il arrive que toutes les promesses contenues dans ce prospectus ne

se réalisent pas, il n'est guère douteux que les souscripteurs de ces actions perdront de l'argent. Mais, je le demande, qu'a donc fait le Gouvernement pour mettre cette compagnie en mesure de s'adresser au public de la Grande-Bretagne pour le tromper et lui subtiliser ses capitaux ? En relisant les discours prononcés par les députés de la gauche, je constate qu'ils ne reprochent au Gouvernement qu'une seule omission : c'est de n'avoir pas inséré dans le bail en question une clause stipulant un prix maximum de $5 pour la vente de ces terres. Voilà la seule omission que nos collègues de gauche aient pu nous indiquer dans ce contrat ; et ajoutent-ils, l'insertion de pareille stipulation aurait protégé les capitalistes de la Grande-Bretagne. Eh bien ! je ne veux pas répéter ici l'argument formulé par le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ou par le député d'Assiniboïa (M. Turriff). Tout le monde doit le comprendre, si on eut inséré pareille clause dans le contrat, c'eut été la chose la plus facile du monde d'éluder cette disposition. Il eut suffi pour cela à la compagnie de vendre sa concession à une compagnie auxiliaire ou à un simple particulier. Dans ce cas, la condition restrictive touchant le prix de la terre, serait observée, et la compagnie auxiliaire ou le particulier en question pourrait vendre la terre au prix qu'il voudrait.

Mais qu'importe-t-il, au fond ? D'après les stipulations du traité, la compagnie est tenue d'engager un capital de $800,000 dans la construction d'un canal, avant de pouvoir obtenir une partie de ses terres.

Toutefois, il faut apporter un correctif à cette dernière affirmation ; après avoir dépensé $100,000, la compagnie pourra obtenir le titre d'une certaine partie des terres, et après avoir consacré une autre somme de $100,000 à ses travaux d'irrigation, elle pourra obtenir le titre d'une autre fraction des terres et ainsi de suite ; mais avant qu'elle puisse obtenir un titre ou qu'elle soit en mesure de vendre un seul acre de terrain, il lui faut dépenser une forte somme d'argent. Mais si ces terres sont impropres à l'exploitation agricole, dans leur état actuel, et que la compagnie soit tenue de faire, à grands frais, des travaux tendant à améliorer ces terres et à leur donner de la valeur, qu'importe le prix auquel elle pourra les vendre ? Si elle exige pour ses terres un prix trop élevé pour la généralité des colons, ceux-ci ne les achèteront pas ; et alors, quel bénéfice retirerait-elle de son placement de fonds ? Le bon sens ne veut-il pas que l'entente ordinaire des affaires commerciales l'oblige à offrir ses terres en vente, à un prix raisonnable ? Personne ne s'aviserait d'acheter une terre qui ne lui rapporterait pas de bénéfices ; et ainsi, force serait bien à la compagnie, en dernière analyse, d'établir ses prix sur un pied commercial et d'offrir ses terres en vente à des chiffres assez modiques pour que les colons puissent payer le prix demandé et gagner leur vie, à même leur achat.

Il est une autre considération dont les députés de la gauche n'ont point tenu compte. Ils ont oublié de dire que ce contrat est entièrement subordonné aux dispositions de la loi de 1898, relative au systyme d'irrigation au Nord-Ouest. Qu'ils relisent avec soin ce texte et ils se convaincront que cette compagnie est tenue d'exécuter son entreprise en conformité du texte de cette loi, et cela sous peine de déchéance de leurs droits. Ils ont aussi passé sous silence un autre point : c'est que l'article 51 de la loi relative à l'irrigation attribue au ministre de l'Intérieur le droit absolu de réglementer les prix à payer pour l'usage de l'eau. Et non seulement il a le droit de fixer ces prix aujourd'hui même, mais encore celui de réglementer ce tarif, dans dix ou quinze ans d'ici. Donc, s'il constate que cette compagnie exige un prix trop élevé pour ses terres ou qu'elle établisse un tarif exagéré pour l'usage de l'eau, il lui suffit de modifier les règlements.

M. AMES. L'honorable député cherche à prouver que le ministre a le droit de réglementer les tarifs établis pour l'usage de l'eau ou les prix de vente des terres. La loi relative à l'irrigation ne contient aucune prescription se rattachant aux prix des terres mais se contente de statuer sur le droit de réglementer les tarifs établis pour l'usage de l'eau, et cela d'année en année.

M. CARVELL : Je cite l'article de la loi que j'ai sous les yeux. Voici le texte :

Le ministre pourra réglementer de temps à autre les prix que pourront exiger les licenciés pour l'usage de l'eau, ainsi que la publication des tarifs de ces prix.

M. AMES : Il n'est nullement question ici du prix des terres.

M. CARVELL : Mes observations ne portent nullement sur le prix des terres.

M. AMES : Vous l'avez affirmé.

M. CARVELL : Je n'affrme nullement que le ministre ait le droit de réglementer les prix de ces terres ; seulement, je fais observer que la seule lacune existant dans ce contrat, au dire du député de Montréal (M. Ames) et de ses amis, c'est qu'il ne renferme pas de clause restrictive du prix auquel la compagnie peut vendre ces terres. Mais le Gouvernement a toujours le droit de réglementer les tarifs établis pour la vente de l'eau aux propriétaires des terres.

M. AMES : D'année en année.

M. CARVELL : D'année en année. On a formulé un autre grief : cette compagnie, affirme-t-on, détient un monopole ; le Gouvernement est dans l'impuissance absolue de l'obliger à exécuter ses travaux et on crée à la compagnie une situation telle qu'elle peut s'adresser au capitaliste anglais et lui faire verser des centaines de mille

dollars, voire même, des millions de dollars en trop. A cela je réponds que le contrat qui lie obligatoirement la compagnie déclare qu'elle est également liée par la loi d'irrigation du Nord-Ouest, et l'article 20 de cette loi prévoit le délai dans lequel doivent commencer ces travaux.

Voici ce texte :

L'exécution de tout ouvrage autorisé par le présent acte sera commencée, au plus tard, deux mois après la date de l'autorisation, à moins que ces deux mois n'expirent entre le premier jour de novembre et le premier jour de mai suivant, et alors les travaux devront être commencés, au plus tard, le premier jour de mai suivant ; et ils seront poursuivis sans interruption jusqu'à ce qu'ils soient suffisamment avancés pour fournir de l'eau à tous ceux qui en demandent dans l'étendue du territoire décrite dans l'autorisation, pourvu qu'il y ait assez d'eau pour répondre aux demandes; et le ministre ou l'employé qu'il désignera sera seul appelé à juger si le travail est poussé avec une activité suffisante.

Ainsi, le délai dans lequel la compagnie est obligée de commencer la construction de ces travaux ne doit pas se prolonger au delà de deux mois à dater du jour de son autorisation, à moins que ces deux mois n'expirent entre le 1er novembre et le 1er mai suivant ; le cas échéant, elle devra commencer ses travaux, le 1er mai au plus tard, et cela sous peine de déchéance de ses droits. En outre, elle est tenue, annuellement, de consacrer à des travaux d'amélioration au moins un dixième des $760,000 et cela pendant cinq ans. Si elle y manque, elle est passible des peines prévues par la loi en question. Mais si elle ne dépense pas ces deniers, quel bénéfice peut-elle retirer de ces terres? Si elle ne les améliore pas, il est impossible qu'elles lui rapportent de bénéfices, puisqu'elle serait dans l'impuissance de les vendre ; en outre, l'inaccomplissement des conditions de son contrat et des dispositions de la loi d'irrigation entraîne la déchéance de tous ses droits. Le Gouvernement a le droit de faire l'expropriation des travaux, sans être obligé d'accepter l'estimation établie par la compagnie, et c'est la cour d'échiquier qui est appelée à déterminer la valeur de ces travaux ainsi expropriés. Que les députés de la gauche mettent en regard les deux textes, celui du contrat et celui de la loi d'irrigation et ils se convaincront non seulement que l'intérêt public n'a pas été sacrifié mais que le Gouvernement a prouvé qu'il a parfaitement l'entente des affaires, dans l'initiative qu'il a prise à l'égard de cette grande étendue de terres semi-arides au Nord-Ouest.

C'est là une question sur laquelle les députés libéraux doivent volontiers exprimer leurs avis ici. Il faut féliciter le Gouvernement d'avoir su adopter pareil système. Avec cet esprit d'initiative et de progrès qui le distingue, il a voulu faire affluer les capitaux au pays, y appeler des hommes d'affaires qui développeront cette partie du pays et transformeront ces espaces arides non pas seulement en pâturages pour les bestiaux, mais, autant que possible, en exploitations agricoles où d'heureux colons se créeront des foyers domestiques ; transformation dont l'Ouest bénéficiera, de concert avec le Canada tout entier.

Monsieur l'Orateur, si tout le débat se résume à la question du système adopté par le Gouvernement, nous avons déjà apporté une réponse victorieuse. Mais, si, comme l'affirment nos collègues de gauche, ce système est défectueux, alors la question se pose : pourquoi ces messieurs n'ont-ils pas proposé un projet plus acceptable ?

J'ai prêté une oreille attentive aux observations du député d'Alberta (M. Herron) ; mais, je l'avoue, j'ai éprouvé une assez vive déception, causée non pas par la nature de ces observations, mais par les lacunes et les omissions de sa harangue. A mes yeux, le député d'Alberta a été toujours la plus haute autorité dans cette Chambre, sur toutes les choses de l'Ouest. Je me disais : l'honorable député va sans doute nous indiquer un meilleur système que le Gouvernement aurait pu appliquer, et qu'il a négligé de mettre à exécution, en passant le marché en question. Il affirme bien, il est vrai, que le Gouvernement aurait pu élaborer un meilleur projet ; mais bien que j'aie prêté une religieuse attention à son discours, je n'ai pas réussi à y découvrir l'ombre même de quelque autre proposition ; non, mon collègue n'a rien à suggérer. Du reste, pas un seul de ses collègues de gauche n'a d'autre projet à proposer. Au cours de ce débat, je n'ai pas entendu prononcer un seul mot de condamnation du système adopté par le Gouvernement ; personne n'a trouvé à redire au bail intervenu avec cette compagnie stipulant le paiement de $1 l'acre, au comptant et la dépense de $2 par acre en travaux d'amélioration. Le député de Montréal (M. Ames), il est vrai, a bien donné à entendre qu'on pourrait peut-être se demander si le Gouvernement n'a pas vendu ces terres à trop vil prix. Mais pas un seul député de l'Ouest n'a osé dire que le prix exigé, c'est-à-dire le paiement de $1 comptant et la dépense de $2 en travaux d'amélioration soit inférieur à la valeur de ces terres. Or, nos collègues de l'Ouest sont mieux renseignés que le député de Montréal sur la situation de cette contrée. Le seul grief qu'on ait formulé, c'est que MM. Hitchcock et McGregor auraient peut-être réalisé certains bénéfices à même cette entreprise. Eh bien ! supposons que MM. Hitchcock et McGregor aient réalisé pareils bénéfices à même cette transaction, dans ce cas, force nous est de revenir à la question que j'ai déjà posée : faut-il leur imputer la chose à crime ? Y a-t-il lieu de formuler une accusation contre le Gouvernement ? Monsieur l'Orateur, voici ce qui pourrait autoriser nos collègues de gauche à porter une accusation contre le Gouvernement : qu'ils aient le courage, non pas

d'insinuer, mais d'affirmer catégoriquement qu'un membre du cabinet ou qu'un fonctionnaire ministériel a bénéficié de cette affaire, et c'est peut-être là ce qu'entend le député de Qu'Appelle (M. Lake) lorsqu'il insinue que M. Hitchcock aurait peut-être servi de fidéicommissaire pour quelqu'un. Si c'est là l'accusation que ces messieurs portent, eh bien ! qu'ils demandent une enquête, et les députés libéraux leur prêteront appui, afin que cette enquête soit bien approfondie.

Après toute la publicité donnée à cette question par la presse canadienne, depuis trois mois, il n'est pas un seul homme, si ce n'est le député de Qu'Appelle (M. Lake) comme on pourrait l'inférer de ses paroles, qui ose donner à entendre qu'il y ait quelque chose de répréhensible dans ce contrat administratif, sauf en ce qui concerne les critiques adressées au système même adopté par le Gouvernement. Dans la mesure même où il m'est donné d'interpréter la chose et à en juger d'après le débat, voici la conviction inébranlable que je me suis formée, et cette conviction, je le crois, sera aussi partagée par la population des provinces de l'est du Canada, au moins tant qu'on n'aura pas porté des accusations bien précises et formulé d'arguments probants : c'est que le système adopté par le Gouvernement est le fruit d'une mûre délibération, s'inspirant des plus chers intérêts du pays, bref un système dont bénéficiera le peuple canadien, dans son ensemble.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, le député de Vancouver (M. Macpherson) à mon regret, je dois l'avouer, brille par son absence, en ce moment. Il m'a fait certains reproches, parce que j'aurais, prétend-il, adressé une dépêche à M. McBride, le premier ministre de la Colombie-Anglaise, pour le féliciter de son succès. Eh bien ! j'avoue, séance tenante, ma faute, si faute il y a. En outre, je tiendrais à faire une observation à l'honorable député, s'il était ici: c'est que l'accusation qu'il a portée contre M. McBride et incidemment, contre moi-même, atteint la population de sa province et surtout les électeurs de son propre comté. Et qui a donné une éclatante marque de confiance et d'estime à l'honorable M. Richard McBride, là même où on a discuté les accusations qui font l'objet de ce débat ? La population de la Colombie-Anglaise. Et où l'honorable M. McBride a-t-il reçu la plus éclatante approbation de son administration, si ce n'est dans la ville même de Vancouver, représentée ici par l'honorable député (M. Macpherson), ville où deux fonctionnaires fédéraux,—l'un l'honorable M. W. B. McInnes, ex-commissaire du Yukon, et l'autre, M. Henderson, juge de la cour de comté, ont été repoussés, aux bureaux de scrutin, leurs adversaires l'ayant emporté à près de 1,000 voix de pluralité ? A cet égard, il importe de tenir compte d'une circonstance qui mérite d'être signalée à l'attention du public : c'est que le juge Henderson a été mis en candidature, le 2 janvier, à une réunion des libéraux de la ville de Vancouver, alors qu'il était encore attaché à la magistrature canadienne et il continua à exercer ses fonctions judiciaires jusqu'au 17 du mois même au cours duquel il avait accepté la mise en candidature.

Nous ignorons la nature des communications qu'il a échangées avec les chefs libéraux de cette province, durant cet intervalle ; mais nous savons, d'après la réponse apportée ici même, il y a quelque temps, par le ministre de la Justice (M. Aylesworth) à une question qu'on lui avait posée, qu'après avoir été mis en candidature par le parti libéral, M. Henderson continua à exercer ses fonctions au tribunal jusqu'au 17 janvier. C'est ce jour-là, comme l'a déclaré le ministre de la Justice, que la démission de M. Henderson a été acceptée, et c'est là la date désignée par le décret du conseil adopté subséquemment. Ces deux messieurs, fonctionnaires fédéraux, se sont donc jetés dans la bataille électorale à Vancouver. Je ne saurais dire dans quelle mesure M. Henderson a participé à cette bataille, soit avant soit après le 17 janvier, car je n'ai pu me tenir au courant de ses agissements à cette époque ; mais l'autre fonctionnaire, l'honorable M. McInnes, a fait rouler sa campagne de polémique sur les accusations portées contre l'hon. M. McBride. Et les électeurs de Vancouver, le collège électoral représenté ici par l'honorable député (M. Macpherson) a répondu à ces accusations en donnant une majorité de 1,000 voix aux candidats conservateurs dans cette ville. Par conséquent, lorsque l'honorable député de Vancouver donne à entendre que j'ai voulu passer l'éponge sur les prévarications du gouvernement de la Colombie-Britannique et que par là j'ai compromis ma réputation d'homme public, il fait une affirmation dérogatoire à l'honneur de ses propres commettants et à celui de toute la population de cette province. Cette population a donné sa réponse, en dépit des vantardises de l'honorable député (M. Macpherson) et du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman). De notre côté, nous avons gardé le silence, intimidés que nous étions, sans doute, par ces vantardises. Mêlant au débat des questions d'intérêt tout à fait provincial, chose que l'opposition s'est bien gardée de faire, ces messieurs, se posant en prophètes, ont prédit que le gouvernement de M. McBride mordrait la poussière, le jour du scrutin, samedi dernier. Les électeurs de la Colombie-Anglaise ont donc donné leur réponse. J'ignore si le ministre du Revenu de l'intérieur a pour agréable le verdict prononcé par ce corps électoral. Je ne sais si le député de Vancouver est bien flatté de cette attitude. S'il faut en juger d'après le ton de ses observations et d'après le débat qu'il a soulevé, débat se rattachant fort peu à la question, notre collègue (M. Macpherson) est loin d'apprécier ce verdict

rendu par les électeurs de la Colombie-Anglaise et surtout par ceux de son collège électoral.

L'honorable député qui m'a précédé (M. Carvell) nous a dit qu'en venant dans cette Chambre, il s'attendait à entendre les députés de la gauche formuler de foudroyantes accusations et faire d'étonnantes révélations à l'égard de l'entreprise d'irrigation de la compagnie Robins. Il voyait déjà se dresser devant lui tout un cortège d'arguments irréfutables. Je ne sais trop, vraiment, ce qui a pu inspirer pareil soupçon à mon honorable collègue. On dit qu'un député ministériel aurait déclaré, tout récemment que, depuis qu'il siège dans cette enceinte législative, son rôle s'est borné à voter l'adoption de mesures tendant à concéder tout ce que le pays peut donner.

M. CARVELL : L'honorable député me prête-t-il la paternité de ces paroles ?

M. R. L. BORDEN : Non, non, rien n'est plus loin de ma pensée ; je sais mon collègue trop discret pour lui prêter pareille affirmation ; il n'a pas pour invariable habitude de penser tout haut, ici. Seulement, je me permettrai de lui adresser une observation : l'année dernière, au cours du débat sur la North Atlantic Trading Company, il nous a si bien prouvé la puissance de sa constitution en digérant le formidable menu que nous lui avions servi sous forme de preuves à cet égard, que je me persuade qu'il faudrait des arguments bien probants pour l'engager à émettre un avis hostile au Gouvernement, sur n'importe quelle question. De concert avec un de ses collègues, l'honorable député s'est étendu longuement sur l'importance de mettre certains citoyens de ce pays en mesure de s'enrichir. Au point de vue de ceux qui désirent que ces messieurs fassent de l'argent, le ministre de l'Intérieur s'est servi d'une expression fort compréhensive à cet égard. Ceux qui sont intéressés dans ce projet, affirme-t-il, ont droit de se rembourser de toutes les dépenses qu'ils ont faites pour ces canaux d'irrigation, sans compter les profits qu'ils peuvent réaliser, en outre : expression fort large, fort compréhensive et qui s'impose, sans doute, à l'approbation de ceux qui se placent au point de vue des partisans de l'exploitation de ces travaux par l'Etat. Il fait allusion aux conséquences financières qui ont découlé de l'application de ce système au Canada et il vise probablement ici la gestion de l'Intercolonial ; or, je ferai observer à l'honorable député (M. Carvell) que s'il base son affirmation sur le bilan de l'administration de ce chemin de fer de l'Etat, pour les cinq ou six années dernières, son argument n'est certainement pas sans valeur.

Mais s'il entend formuler une accusation d'ordre général et affirmer qu'au Canada, l'Etat n'a pas qualité pour entreprendre l'amélioration des terres domaniales au moyen d'un système public d'irrigation, force m'est de m'inscrire en faux contre cette affirmation. Je ne saurais dire si l'honorable député est en mesure de prendre une attitude aussi tranchée et j'ignore jusqu'à quel point il est renseigné sur les travaux exécutés aux Etats-Unis à cet égard. Mais, avant de terminer mes observations, je me fais fort de lui prouver qu'aux Etats-Unis, grâce à l'application du système de l'exploitation par l'Etat aux travaux d'amélioration des terres domaniales, on a réalisé une œuvre considérable par le passé ; qu'aujourd'hui encore, ce système produit les meilleures résultats et qu'il en produira d'aussi importants, dans l'avenir ; mais j'ajoute que cette œuvre n'est point réalisée sous les conditions attachées à l'entreprise en discussion.

Monsieur l'Orateur, je tiens à relever ici un argument fort singulier formulé ici par le député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) et par d'autres députés ministériels. Voici à quoi se résume cet argument : il n'y a nullement lieu de censurer le Gouvernement, affirment-ils, car il n'a pas outrepassé les pouvoirs qui lui sont attribués par la loi des terres domaniales et par la loi relative à l'irrigation. Citons un extrait du discours prononcé par le député d'Assiniboïa-ouest, à titre d'échantillon des arguments présentés par d'autres orateurs, partisans du Gouvernement. Voici ce texte :

> La cause du débat soulevé par les honorables députés, il faut le dire, ce n'est point l'attitude du ministère, mais bien la loi même qui nous régit.

Eh bien ! quand il en serait ainsi, qui est comptable de l'administration de la loi qui nous a régi, au cours des dix années dernières ? Ce sont ceux-là mêmes qui occupent les banquettes ministérielles et qui ont apporté nombre de modifications à la loi des terres domaniales et à la loi de 1894 relative à l'irrigation.

> La loi qui nous régit autorise le cabinet à prendre l'initiative voulue en pareille matière; le Gouvernement a agi dans la limite de ses attributions et à mon avis, la ligne de conduite qui s'impose aux honorables députés est de demander la modification de la loi.

Voilà, à mon avis, une importante contribution à la science du droit constitutionnel, au pays. Parce que le Gouvernement a le pouvoir de faire telle ou telle chose—et ses pouvoirs, on le sait, sont très amples—il faut se garder de critiquer ses actes. Ainsi, si le Gouvernement, usant de ses attributions, nommait un criminel frappé d'une condamnation à un poste de confiance, à une haute charge de l'Etat, il n'y aurait pas matière à censure dans pareille initiative, parce que le Gouvernement ne serait point sorti de la sphère de ses attributions, et le remède voulu serait la modification de la loi. Voilà l'argument formulé en toute gravité, par les honorables députés de la droite. Mais la chose, pourtant, est parfaitement claire. Relisons ensemble le texte

même cité par le député d'Assiniboïa-ouest, à la suite des observations auxquelles je viens de faire allusion. Je cite :

Le ministre de l'Intérieur peut retirer de la vente générale et de la colonisation, en vertu des dispositions dudit acte relatives aux établissements de famille (homesteads) tous terrains dans les territoires du Nord-Ouest qui, à son avis, sont trop arides pour être convenablement cultivés sans l'aide de l'irrigation; et il peut les aliéner en faveur de toute personne, aux prix, sous telles clauses et subordonnément à telles conditions, quant à leur colonisation ou leur établissement et quant à leur mise en culture à l'aide de l'irrigation, que le Gouverneur en conseil établit et prescrit.

"Sous telles conditions"—

Il est accordé ici une très grande latitude au ministre de l'Intérieur et à l'exécutif. Et, cependant, quand on attaque l'initiative prise par le Gouvernement, en se basant sur le dispositif de ce statut, on nous dit quel ne faut pas critiquer les actes du Gouvernement, quand il use de la latitude qui lui est ainsi accordée. Les honorables députés qui ont formulé cet argument ne semblent pas faire preuve d'une grande confiance, quand ils suggèrent qu'en pareille matière, il importe d'apporter à la loi qui nous régit une modification tendant à enlever à l'exécutif cette latitude. Si quelqu'un d'entre nous s'avisait d'inscrire au feuilleton de la Chambre une motion tendant à la modification de la loi des terres et de la loi d'irrigation à cet égard, ceux qui ont formulé cet argument rivaliseraient d'empressement pour condamner et repousser l'amendement en question.

J'aborde maintenant l'autre argument apporté par ces messieurs à l'appui de leur thèse : l'entreprise qui fait l'objet du marché intervenu entre la compagnie d'irrigation Robins et le gouvernement canadien, en vertu des pouvoirs conférés tant par l'article de la loi que je viens de citer que par la loi d'irrigation, cette entreprise, affirment-ils, il était à la libre disposition de tout citoyen canadien de l'obtenir, et par conséquent il n'y a pas matière à critique ici. Examinons un instant cet argument. Est-il vrai de dire que la porte était ouverte à tout citoyen canadien, et qu'il lui était loisible de conclure avec l'Etat pareil marché? Pas le moins du monde. Le Gouvernement de ce pays a bien pris soin de ne pas laisser ainsi champ libre à tout le monde, et voici comment. En 1905, il accorda deux baux de pâturage avec privilège d'enclos, irrévocables pendant 21 ans ; or, ces deux baux de pâturage avec privilège d'enclos étaient non seulement la clef ouvrant l'accès à l'irrigation des 96,000 acres compris dans ces deux baux, mais ils étaient, en outre, la clef de la situation, en ce qui concerne toutes les terres à l'est de ces baux de pâturage.

Elucidons la chose. Du moment que le Gouvernement eût accordé à M. Hitchcock et à M. McGregor un privilège dont sept personnes bénéficièrent, durant la période de temps au cours de laquelle on accorda ces baux de pâturage avec privilège d'enclos ; quand il leur eût accordé la maîtrise de ces 96,000 acres pour une période de 21 ans, ces messieurs se trouvèrent en mesure de monopoliser ce projet d'irrigation s'étendant non seulement sur cet espace de 96,000 acres mais encore sur tout l'espace de 380,000 acres compris dans cette concession.

Voilà pourquoi la porte était fermée au public canadien ; voilà pourquoi MM. Hitchcock et McGregor occupaient une si forte position. Je ne sache pas que ni l'un ni l'autre de ces messieurs fassent une exploitation régulière de l'industrie de l'élevage des bestiaux, et si je fais erreur ici, je désire qu'on apporte la rectification voulue ; car, je ne voudrais pas me permettre la moindre injustice à l'endroit de ces messieurs ; et cependant, on a affirmé ici, sans que personne ait opposé de dénégation à cette affirmation, qu'au cours de cette année, il a été présenté 1,086 demandes en obtention de baux de pâturage avec privilège d'enclore, ou au moins on a présenté un grand nombre de demandes en ce sens.

Voyons ce qu'il en est. Pendant environ six ou sept mois, la loi du pays autorisait la concession de baux de pâturage avec privilège d'enclore ; et cette loi a régi le pays pendant une période de vingt et un ans, au cours de laquelle ces terres furent soustraites à l'inscription et à la colonisation. Si je fais erreur, je prie le ministre de l'Intérieur d'apporter la rectification voulue.

M. NORTHRUP : Cinq mois ?

M. R. L. BORDEN : Cinq mois, dîtes-vous ? J'accepte la rectification. Mon impression était que le délai était plus long. Durant cete période de temps, ceux qui exploitaient régulièrement l'élevage des bestiaux sur les ranches, témoignaient le désir d'améliorer leurs propriétés en obtenant du Gouvernement des baux de pâturage avec privilège d'enclore. Mais, ceux qui obtinrent; dans les deux circonstances auxquelles j'ai fait allusion, ces baux de pâturage avec privilège d'enclore étaient tout simplement des spéculateurs qui ne s'étaient jamais livrés régulièrement à l'exploitation des terres à pâturage et qui, comme le résultat le prouve, ne se sont servis des baux en question que pour donner de plus vastes proportions à ce projet d'irrigation et faire un tout collectif de la concession des terres à pâturage et de leur utilisation pour l'irrigation, usage auquel on doit bientôt les appliquer.

M. KNOWLES : Comme l'honorable député a demandé qu'on le renseignât, s'il veut bien me le permettre, je lui apprendrai que M. Hitchcock se livre, depuis nombre d'années, à l'exploitation des ranches, sur une vaste échelle. Il est fortement intéressé dans cette industrie tant sur la section de terres en question que sur nombre d'autres, dans l'Ouest.

M. R. L. BORDEN : J'accepte la rectification. L'affirmation en question me semblait conforme à la vérité des faits ; car personne que je sache n'a nié que M. Hitchcock fût banquier à Moosejaw et qu'il ne s'occupait pas activement de l'exploitation des pâturages. L'honorable député (M. Knowles) affirme que ce renseignement est inexact ; aussi, j'accepte volontiers sa rectification, car je ne voudrais pas me permettre la moindre injustice à l'endroit de M. Hitchcock. L'honorable député affirme-t-il que M. Hitchcock ne s'occupe pas du commerce de banque à Moosejaw. ?

M. KNOWLES : Je n'ai jamais affirmé que M. Hitchcock ne fût pas banquier, mais ce que j'ai tenu à affirmer, c'est qu'il s'occupe très activement de l'exploitation des ranches. Si je ne me trompe, l'honorable député (M. R. L. Borden) a demandé si M. Hitchcock est intéressé dans cette industrie et je réponds dans l'affirmative.

M. R. L. BORDEN : Je ne reproche nullement à l'honorable député son interruption, et j'accepte volontiers la rectification : car je tiens à ne pas commettre d'injustice envers M. Hitchcock. Si ce monsieur est bien le personnage mentionné dans le prospectus en question—et il s'est élevé quelque doute à cet égard, l'autre soir—je tiens à observer qu'il y figure à titre de membre de la société Hitchcock et McCoullough, banquiers à Moosejaw, Saskatchewan, Canada.

Voici un autre point soulevé par les honorables députés et qui est tout à fait étranger au débat ; ils affirment catégoriquement et énergiquement que ce district a besoin d'irrigation. Il n'est personne ici qui ne convienne du fait. Il existe dans l'Ouest paraît-il, a peu près 60,000,000 ou 65,000,000 d'acres de terres susceptibles d'amélioration au moyen de l'irrigation ; terres partie arides, partie semi-arides et d'autres pouvant être avantageusement utilisées comme pâturages, sans irrigation.

Nous le savons parfaitement, ces terres sont susceptibles d'amélioration par l'irrigation ; et lorsque les honorables députés cherchent à justifier l'attitude qu'ils prennent sur cette question, en l'appuyant sur pareil argument, nous admettons le fait, mais nous affirmons qu'il n'intéresse en rien le débat. Là n'est point la question ; il s'agit de savoir si le Gouvernement, en usant de toute la latitude que lui accordent les deux lois auxquelles j'ai fait allusion a passé un marché administratif convenable et s'il a bien consulté les plus chers intérêts du pays.

Le député de Carleton, Nouveau-Brunswick (M. Carvell) affirme qu'il était à la libre disposition de tout citoyen canadien de soumettre des propositions à l'égard de cette entreprise. En discutant ce que je me permettrai d'appeler l'affaire de la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, j'ai fait valoir l'argument que voici: c'est que, lorsqu'on proposa au Gouvernement le projet qui, éventuellement se réalisa, il aurait fallu le soumettre à tout le peuple canadien, et alors les capitalistes canadiens auraient été mis en demeure de déclarer si oui ou non, ils étaient en mesure d'exécuter l'entreprise à des conditions plus avantageuses pour le trésor public et pour les colons que celles contenues dans la proposition en question. Je fais la même observation à l'égard de la proposition en discussion aujourd'hui. La question de l'irrigation n'est pas restée stationnaire depuis dix ans. Personne ne l'ignore, au Canada comme aux Etats-Unis, nombre de projets d'irrigation ont abouti à l'avortement : on le sait aussi, au cours des dix ou douze années écoulées, il s'est accumulé une masse de renseignements et de données basées sur l'expérience ; de sorte que la situation en 1907 n'est plus ce qu'elle était en 1902. Par conséquent, lorsqu'on présenta au Gouvernement la proposition en discussion aujourd'hui, s'il n'eut pas déjà fermé la porte, en accordant un bail de pâturage avec privilège d'enclore, voici la ligne de conduite qu'il aurait dû adopter : il aurait fallu demander des soumissions, s'il tenait à abandonner l'exécution de ces travaux à l'initiative privée et à y intéresser les capitalistes ; il aurait fallu, dis-je, donner toute la publicité possible aux conditions et clauses sous lesquelles il consentirait à accorder des droits d'irrigation et à faire une concession de terres domaniales du Canada.

Puis, ayant reçu de citoyens de ce pays les propositions qu'ils auraient jugé bon de lui soumettre, le Gouvernement, dans sa sagesse, aurait accepté la proposition qui, à son avis, convenait le mieux aux intérêts du pays.

C'est au ministre de l'Intérieur (M. Oliver) que revient la paternité de l'argument le plus remarquable qui ait été présenté à cet égard.

J'ai déjà signalé plusieurs affirmations formulées par certains orateurs antiministériels ; mais je ne sache pas qu'on ait présenté d'argument plus singulier que celui offert au Parlement par le ministre de l'Intérieur (M. Oliver). "Vous nous critiquez, s'est-il écrié, parce que nous avons accordé à la compagnie d'irrigation Robins, 380,000 acres au prix de $1 l'acre, au comptant—ou bien, si l'on tient compte de l'intérêt, comme l'a fait le député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), 380,000 acres de terre, au prix de 2 centins et demi l'acre au comptant—et voici son argument : "Mais, monsieur l'Orateur, il y a abondance de terres au Nord-Ouest, il y en a partout ; l'inconvénient, c'est qu'il y a disette d'eau, et par conséquent, l'attaque que vous devriez diriger contre le Gouvernement, doit porter non pas sur l'aliénation qu'il a faite de ces terres, mais bien sur l'aliénation de l'eau."

M. J. S. Dennis, dans un rapport qu'il a dressé en 1899, a porté à 65,000,000 d'acres la

quantité de terres qu'on pourrait irriguer dans les provinces du Nord-Ouest du Canada, et il ajoute que l'eau disponible ne suffirait qu'à l'irrigation de 10,000,000 d'acres à peu près, soit 15 pour 100 de l'espace qu'on pourrait soumettre à l'irrigation. Voilà qui vient à l'appui de l'argument du ministre, quant à la valeur de l'eau. Mais le ministre ne comprend-il pas qu'ici il aliène et la terre et l'eau, tout à la fois ? Il affirme que l'eau est précieuse, et qu'il y a abondance de terres à bon marché, puis il s'écrie : "Ne nous critiquez donc pas, parce nous aliénons la terre et l'eau, tout à la fois !" Le ministre de l'Intérieur ne reconnaît-il pas qu'en aliénant l'eau, il met cette compagnie en mesure d'améliorer ces terres, qui, à son dire, n'ont aucune valeur aujourd'hui, et de les transporter en exploitations agricoles qui l'emportent en richesse sur tout ce qu'on peut trouver dans le reste du monde ?

Lorsqu'il accorde à cette compagnie le droit d'utiliser l'eau et qu'à ce droit il ajoute le don de 381,000 acres de terre à $1 l'acre, ne comprend-il pas qu'il ne consulte nullement les véritables intérêts du pays, à moins qu'il ne stipule quelque sauvegarde en faveur des colons, au bénéfice desquels toutes les conventions de ce genre doivent s'effectuer. Admettons que ces terres, dans leur état actuel, soient impropres à l'exploitation agricole : dès quelles sont soumises à l'irrigation elles ne le cèdent nullement en valeur aux autres terres du Nord-Ouest ou du Dominion et le ministre de l'Intérieur le sait parfaitement. L'expérience acquise par les compagnies d'irrigation, au cours des dix années écoulées, prouve surabondamment l'exactitude de mon affirmation.

Le ministre de l'Intérieur nous a dit que l'auteur de la motion (M. M. S. McCarthy) a usé de réticence au sujet de la compagnie d'irrigation Robins, mais qu'il a fait preuve de beaucoup de loquacité à l'égard des baux de pâturage avec privilège d'enclore. Eh bien ! les baux en question accordés à MM. Hitchcock et McGregor étant la clef de la situation, ces messieurs sont en mesure d'avoir la haute-main sur tout projet d'irrigation qui pourra être proposé à l'avenir. Etudions les faits se rattachant à ce marché. On accorde à M. McGregor un bail de pâturage avec privilège d'enclore pour 47,615 acres et un bail de même nature est accordé à M. Hitchcock pour 48,867 acres, soit une totalité de 96,482 acres. Un dixième de ces terres, soit environ 10,000 acres est vendu à ces messieurs à $1 l'acre. On a fait l'estimation des 10,000 acres ainsi concédés à ces messieurs et on affirme qu'à l'époque de la concession, elles valaient $12 l'acre, c'est-à-dire qu'on a accordé à ces deux gentlemen, à titre gracieux, une somme de $112,000.

Le député de Carleton (M. Carvell) et le député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) doivent se réjouir de ce que le Gouvernement dans l'application de ce système, ait eu bien soin de faciliter à ses amis de l'Ouest, les moyens de s'enrichir. Personne ne le saurait nier. Poursuivons notre récit. Voici que MM. Hitchcock et McGregor fusionnent leurs forces. Les deux concesions de 96,000 acres se touchant, chose fort commode, ces deux messieurs les capitalisent dans la compagnie d'élevage de Grand-Forks, au chiffre de $450,000. Voilà le premier incident, puis ils effectuent quelques dépenses en travaux d'amélioration et aussi pour monter leur ranche. Puis, ils se lancent dans leur projet d'irrigation et voici à quoi se résume ce projet : un certain monsieur Robins, de passage à Moosejaw il y a moins d'un an, adresse au Gouvernement une proposition tendant à obtenir la concession de 380,000 acres de terre pour irrigation. Ces 380,000 acres pour les fins de l'irrigation, n'auraient guère de valeur, en ce qui concerne les 96,000 acres, si les initiateurs de ce projet d'irrigation n'étaient pas en mesure d'exercer une influence directrice sur la compagnie d'élevage de Grand-Forks. Mais M. Robins, apparemment, ne jouait que le rôle d'agent de cette compagnie ; aussi tout marcha parfaitement. Monsieur Cuthbertson propose, lui aussi, un projet d'irrigation et comme MM. Hitchcock et McGregor avaient fusionné leurs intérêts et créé la compagnie d'élevage de Grand-Forks avec une capitalisation de $450,000, ce monsieur Cuthbertson et M. Robins fusionnent aussi leurs intérêts dans ce projet d'irrigation, et voilà encore un pas fait de l'avant.

La "Grand-Forks Cattle Company" et la compagnie d'irrigation Robins, avec toutes leurs entreprises, leurs privilèges, leurs actifs furent alors transportées à Londres. La grande question pour eux n'est pas d'exécuter les travaux, d'irriguer les terres, mais de vendre les chartes et les concessions. La "Grand-Forks Cattle Company" n'a jamais été fondée dans le but de faire de l'élevage, mais uniquement pour vendre sa charte à Londres. La compagnie d'irrigation Robins n'a jamais été fondée, comme nous en avons la preuve aujourd'hui, pour faire réellement de l'irrigation; elle a été fondée afin que ses promoteurs pussent trafiquer de leurs privilèges en Angleterre.

Voici comment l'on a procédé : une société portant le nom de "Canadian Agency (limitée) fut formée, ou existait déjà à Londres—j'ignore si elle a été fondée spécialement dans ce but, mais certains incidents survenus au cours des transactions semblerait l'indiquer. Les deux entreprises furent transférées à cette compagnie qui, d'après ce que dit le prospectus, devait recevoir, comme promotrice, une somme de £65,000 sterling, payable, une partie au comptant et une partie en actions et l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) a établi clairement, que ces actions avaient beaucoup plus de valeur que de l'argent comptant. La "Canadian Agency", fondée uniquement pour agir à titre d'intermédiaire pour les opérations de cette nature, et non

pour exécuter de grandes entreprises profitables au Canada, une compagnie n'ayant d'autre but que de réaliser des bénéfices au moyens d'opérations de cette nature, se charge de l'affaire et fonde ou fait fonder la Southern Alberta Land Company, qui prend à son compte la "Grand-Forks Cattle Company", la compagnie d'irrigation Robins, leurs chartes, leurs concessions et tout ce qu'elles avaient réussi à obtenir d'un gouvernement trop bénévole.

A son tour cette dernière compagnie entreprend de réaliser des bénéfices considérables, dans l'affaire, et en fin de compte, ce sera le colon du Nord-Ouest qui devra payer pour tous ces bénéfices. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) a fait l'historique de toute l'affaire et à l'aide des chiffres fournis par ceux-là même qui sont mentionnés dans le prospectus, comme directeurs, il a établi que ces messieurs, à titre de directeurs réaliseront des profits se repartissant ainsi :

| | |
|---|---|
| A la compagnie d'irrigation Robins | $809,973 |
| A la "Canadian Agency" (limitée), comme promotrice | 510,000 |
| A la "Grand-Forks Cattle Company" | 688,463 |
| Total | $2,008,436 |

Les honorables députés de la droite disent que peu importe les profits que ces différentes compagnies ont pu réaliser sur ces terrains. A tous ceux qui sont disposés à juger cette question avec impartialité et justice, je demande par qui ces $2,000,000 devront-ils être payés, en fin de compte ?

L'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) et tous les orateurs de la droite, déclarent qu'ils seront heureux d'accueillir des projets de cette nature. Y en a-t-il un seul d'entre eux qui puisse dire d'où viendra la moindre parcelle de cette somme de $2,000,000, si ce n'est pas de la poche de ceux qui iront s'établir sur ces terres ? Peut-on indiquer une seule autre source d'où pourrait provenir cet argent ?

J'ajouterai que le calcul fait par l'honorable député de Toronto-centre ne me paraît pas comprendre tout ce qu'on aurait pu y mettre, puisqu'il ne tient aucun compte des profits qui seront réalisés sur les actions livrées au public, conformément aux déclarations du prospectus de cette compagnie.

Pour traiter cette question des profits, je préfère prendre d'un côté, l'argent que les estimables et respectables MM. McGregor et Hitchcock ont dû débourser et de l'autre, les recettes de l'entreprise, d'après leurs propres déclarations. Quelle somme ces deux promoteurs ont-ils mise dans l'entreprise ?

Si on ne fait aucune déduction, pour les délais qu'ils ont obtenus pour faire leurs paiements, ces messieurs—et qu'on ne l'oublie pas, ils sont passibles d'emprisonnement d'après les lois de la Grande-Bretagne, s'ils font de fausses déclarations, dans leur prospectus—ils dépenseront les sommes que voici :

| | |
|---|---|
| Prix du terrain | $ 381,000 |
| Sommes dépensées sur les terrains de la "Grand-Forks Cattle Co." | 291,600 |
| Dépenses des promoteurs | 48,600 |
| Coût de l'irrigation | 1,000,000 |
| Total | $ 1,721,200 |

Ils ne peuvent pas espérer de recettes immédiates. Le prospectus dit qu'une bonne partie des travaux d'irrigation auront été exécutés au printemps de 1908 et que la compagnie pourra vendre une grande partie des terrains. En accordant une marge de $150,000 pour l'intérêt et les dépenses éventuelles, ce que je crois amplement suffisant, nous arrivons à une mise de fonds totale de $1,871,200.

Voyons maintenant quelles seront, toujours d'après le prospectus, les recettes de la compagnie :

| | |
|---|---|
| Actif de la "Grand-Forks Cattle Co." | $ 557,679 50 |
| 85,000 acres de terre irrigable, dans la zone "A" au prix moyen de $23 l'acre | 1,955,000 00 |
| 59,323 acres, dans la zone "A", au prix moyen de $12.50 l'acre | 741,537 50 |
| 50,000 acres de terre irrigable, dans la zone "B" au prix moyen de $20 l'acre | 1,000,000 00 |
| 186,250 acres dans la zone "B", au prix moyen de $5 l'acre | 931,250 00 |
| Total des recettes | $5,185,467 00 |

Ainsi d'après les propres déclarations des intéressés la différence entre les dépenses et les recettes, ou si l'on préfère, les profits ne seront pas moindres de $3,314,267.

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

## Reprise de la Séance.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, au moment où la séance a été suspendue, j'en étais à parler des sommes réellement engagées dans cette entreprise, en prenant comme base de mon calcul, les déclarations du prospectus signé par les directeurs, au nombre desquels sont MM. Hitchcock et McGregor. Je disais qu'en accordant une marge suffisante pour les intérêts, la somme réellement déboursée ne dépasse pas $1,871,200, tandis que les recettes, toujours d'après le prospectus signé par des hommes qui sont censés être respectables et dignes de confiance, devraient être d'au moins $5,185,467, ce qui laisserait un bénéfice net de plus de $3,000,000.

L'honorable député d'Assiniboïa (M. Knowles) n'a pu se défendre d'un certain emportement, lorsqu'il à reproché à l'honorable député de Marquette (M. Roche) quelques-unes de ses remarques, mais quelques

instants plus tard, il s'est vu lui-même dans l'obligation de faire certains commentaires acrimonieux, lorsqu'il a prétendu qu'il ne fallait pas trop se fier au rapport de M. Hall, un des arpenteurs. Or, j'ai pris des renseignements sur M. Hall, et il se trouve que c'est un homme d'une grande compétence, et qu'il a été choisi parce qu'il avait une grande expérience dans l'évaluation des terres du Nord-Ouest. Il occupe une excellente situation dans la partie du pays qu'il habite. Il a déjà été maire de Brandon et je ne connais rien de lui de nature à nous faire croire qu'il pourrait compromettre sa réputation en mettant son nom au bas d'un document auquel on ne pourrait pas se fier.

Il y a une autre explication que je crois devoir donner. J'ai accordé le bénéfice du doute à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) au sujet de la date à laquelle ces baux sont devenus des baux avec privilège d'enclore. Sur le moment, j'avais oublié qu'en réponse à une question que je lui avais posée, il avait répondu qu'un de ces baux, ou peut-être les deux, avaient été déclarés irrévocables en 1903. Est-ce bien cela ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Je désire exposer la situation clairement et franchement, et l'honorable ministre est là pour me répondre, en cas d'erreur. Alors, ces baux ont été consentis en 1901. A cette date, ils comportaient le privilège d'enclore,mais ils ont été rendus irrévocables en 1903, et en 1905—date du nouveau document—une concession additionnelle fut ajoutée, savoir, le droit d'acquérir 10 p. 100 du terrain, à raison de $1 l'acre.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député parle d'une concession additionnelle.

M. R. L. BORDEN : Cela me paraît en effet une concession additionnelle.

L'hon. M. OLIVER : Non ; cette disposition a été substituée à l'ancienne qui permettait l'acquisition de 640 acres autour de chaque groupe de bâtiments possédés par les locataires.

M. R. L. BORDEN : J'accepte la rectification de l'honorable ministre. Cette disposition de 1905 n'était pas exactement une nouvelle concession ; elle était substituée à celle qui permettait aux locataires d'acquérir, à raison de $1 l'acre, 640 acres de terrain, autour de chaque groupe de bâtiments possédés par les locataires, pour y établir des fermes.

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : J'espère que nous y sommes cette fois, car il est important de bien définir la situation. La nouvelle disposition substituée à celle que je viens de mentionner, autorisait le locataire à acquérir la dixième partie de tout le terrain compris dans le bail. Je ne sais pas combien de groupes de bâtiments il y avait sur ces terrain, autour de chaque groupe de bâtinistre pourrait peut-être nous le dire, car ce point est assez important. Puisqu'il ne le peut pas, je ne crois pas trop m'exposer en supposant que cette substitution était toute à l'avantage du locataire et lui permettait d'acquérir beaucoup plus de terrain. Quoi qu'il en soit, ce n'est qu'un détail. Ce que je veux expliquer pour le moment, c'est la série d'événements qui ont abouti à cette entreprise d'irrigation. Il y a d'abord eu le bail à pâturage avec privilège, c'est-à-dire un bail excluant les colons, qui fut consenti en 1901, mais avec un délai de deux ans, pour en arrêter les conditions.

L'hon. M. OLIVER : Mon honorable ami me pardonnera de l'interrompre. Le premier bail était un bail irrévocable—un bail de 21 ans.

M. R. L. BORDEN : Est-ce en 1901 ?

L'hon. M. OLIVER : La demande a été faite en 1901. Le bail n'a été consenti qu'en 1903.

M. R. L. BORDEN : Les locataires sont entrés en possession en 1901, bien que le bail n'eut pas été formellement signé.

L'hon. M. OLIVER : Ils ont occupé le terrain avant 1903.

M. R. L. BORDEN : Alors, cela ne change rien. En 1903, les locataires n'avaient pas obtenu la disposition rendant le bail irrévocable, bien qu'ils occupassent le terrain avant cette date, et je crois que nous pouvons parfaitement dire que jusqu'à cette date, ils n'avaient qu'un bail avec privilège d'enclore.

L'hon. M. OLIVER : La demande qu'ils ont présentée en 1901, était en obtention d'un bail avec privilège d'enclore.

M. R. L. BORDEN : Mais ils n'ont pas obtenu un bail irrévocable, avec privilège d'enclore. Cela ne leur a été accordé qu'en 1903, et on ne saurait dire qu'ils aient eu un bail avec privilège d'enclore, antérieurement à 1903.

Quoi qu'il en soit, tout cela n'affecte pas matériellement le point que je veux prouver. Je veux établir qu'entre 1903 et l'époque où ce projet d'irrigation a été lancé, c'est-à-dire pendant trois ans, ces gens étaient les maîtres absolus de la situation, et pour le pâturage et pour l'irrigation, et c'est là un point qu'il ne faut pas perdre de vue, car il était de nature à empêcher qui que ce soit au Canada de s'engager dans une entreprise comme celle qui a été finalement approuvée par le Gouvernement.

Voyons ce qui a eu lieu. Il y a eu d'abord un bail avec privilège d'enclore ; en 1903, ce bail est rendu irrévocable ; en 1905, à ce bail à pâturage, irrévocable, on ajoute une disposition, qu'on substitue à une autre moins importante et qui permet au locataire de faire l'acquisition, à raison de $1 l'acre,

de 10,000 acres de terrain, évalués à $12 l'acre.

Grâce à cette situation, de 1903 à 1906, les détenteurs de ces baux ont tout le loisir d'observer le résultat des tentatives faites aux Etats-Unis, pour irriguer des terrains arides ; ils assistent aux expériences faites par d'autres compagnies d'irrigation dans le Nord-Ouest, sur une très grande échelle ; dans le voisinage immédiat des terrains dont ils se sont assuré la possession exclusive. Quand le temps propice est arrivé, quand ils ont appris tout ce qu'ils désirent savoir quant à la possibilité d'irriguer ces terrains, et quant à leur valeur une fois qu'ils auront été livrés à l'irrigation, ils mûrissent leur plan, et MM. Robin et Cuthbertson entrent en scène. La compagnie d'irrigation Robins est lancée, pour aboutir à la Southern Alberta Land Co. Ailleurs, la situation, se modifie aussi, mais toujours dans le même ordre d'idées. D'abord, nous avons les concessions de MM. McGregor et Hitchcock, qui fondent leurs intérêts pour former la "Grand-Forks Cattle Co."; puis les mêmes personnages forment encore la compagnie d'irrigation Robins et la Grand-Forks Cattle d'irrigation Robins et la Grand Forks C. Co. ont recours aux services d'un intermédiaire, la "Canadian Agency" (limitée) ; cette dernière conclut un arrangement avec la "Southern Alberta Land Co." Chacune de ces opérations est accompagnée de profits exorbitants pour tous les intéressés.

Or c'est une entreprise d'irrigation comme celle-là qu'approuvent tous les membres de la droite qui ont pris la parole sur cette question. Je leur demande s'ils se rendent bien compte, que chaque dollar des énormes profits réalisés par tous ceux qui ont été mêlés à ces transactions devra, comme je l'ai dit, et comme je ne saurais trop le répéter, sortir de la poche du colon, pour la bonne raison, que cet argent ne peut venir de nulle part ailleurs. L'argent ne se fait pas, et comme c'est le colon qui paie, c'est lui qui soldera les profits.

J'ai dit un mot des énormes bénéfices de plus de $3,000,000, que promet le prospectus, mais je préfère l'interpréter comme le ferait une cour de justice, si ceux qui l'ont signé étaient poursuivis, en raison des déclarations qu'il contient. S'ils étaient accusés de fausses déclarations dans ce prospectus, il faudrait l'interpréter dans son sens le plus favorable aux accusés, et c'est ainsi que j'entends l'interpréter moi-même.

Les directeurs déclarent dans ce prospectus qu'ils ont 85,000 acres de terre irrigable dans une zone et de 50,000 à 75,000 acres dans l'autre. Je comprends le chiffre qui leur est le plus favorable—50,000 acres. Ainsi, au dire de MM. McGregor et Hitchcock, les deux zones contiennent 135,000 acres de terre irrigable. Aux termes des règlements actuels, la compagnie est autorisée à exiger une certaine somme par année, pour l'usage de l'eau. Est-ce bien $1.50 de l'acre, par année, comme dit le prospectus, car je voudrais être certain du fait, avant d'aller plus loin ?

L'hon. M. OLIVER : Je ne puis pas répondre de ce que dit le prospectus, mais les taux qu'une compagnie peut exiger pour l'usage de l'eau sont susceptibles d'être modifiés de temps à autre, sous l'autorité du ministre de l'Intérieur.

M. R. L. BORDEN : Naturellement, je donne le taux maximum, tel qu'il est indiqué dans le prospectus.

L'hon. M. OLIVER : Aucun taux n'a été fixé pour cette compagnie, et je ne crois pas qu'il y en ait d'aussi élevé, pour aucune compagnie existante.

M. R. L. BORDEN : Les taux pour chaque compagnie sont-ils fixés par décret ministériel ?

L'hon. M. OLIVER : Pas pour celle-ci.

M. R. L. BORDEN : Mais est-ce la coutume ? Le ministre fixe-t-il les taux en vertu d'un règlement général, ou pour chaque compagnie ?

L'hon. M. OLIVER : Par un règlement spécial.

M. R. L. BORDEN : Pour chaque compagnie ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Le ministre peut-il dire quel taux a été fixé pour celle-ci ?

L'hon. M. OLIVER : Non.

M. R. L. BORDEN : Alors, poursuivons sans ce renseignement. Le taux maximum, autorisé par la loi ou par le règlement, nous ne savons au juste, est de $1.50 par acre et par année. Si la compagnie recevait cette somme—le ministre dit qu'elle peut être moins élevée—pour tout le terrain irrigable qu'elle a acquis, son revenu, de ce chef, serait de $202,500 par année.

La compagnie dit dans son prospectus que le coût de l'entretien des travaux d'irrigation, sera de $40,000 à $50,000. Ici, encore, je prends le chiffre le plus favorable aux directeurs, si la véracité de leurs déclarations étaient attaquée, en déduisant $50,000 du revenu brut de $202,500, au cas où la compagnie exigerait le taux maximum de $1.50 par acre, il lui resterait un revenu annuel de $152,500, en plus des énormes bénéfices de plus de $3,000,000 provenant de la vente des terres. N'oublions pas qu'il s'agit ici d'un revenu perpétuel, d'une taxe à perpétuité sur ces terrains.

Sans doute que le ministre peut fixer un taux moins élevé, mais s'il permet le maximum, la compagnie aura un revenu annuel, net, de plus de $150,000. Cette somme capitalisée à 4 p. 100, représente un capital de $3,750,000 à ajouter aux énormes bénéfices provenant de la vente des terres.

Nous ne pouvons pas dire au juste quels seront les bénéfices, car nous ne savons pas

jusqu'où ira la générosité du Gouvernement, envers cette compagnie. Mais si on en juge par la manière avec laquelle il a agi à l'égard des terres, nous pouvons supposer qu'il se montrera généreux quant aux taux pour l'usage de l'eau, et pour dire le moins, cette source de revenus grossira considérablement les profits réalisés sur la vente des terres.

Comme je l'ai dit, c'est le colon qui paiera tout cela. Qui devrait bénéficier de la plus-value donnée à la propriété? Sont-ce les spéculateurs de la trempe de MM. Hitchcock et McGregor ou les colons? Cette plus-value ne devrait-elle pas plutôt revenir à l'Etat qui livre ces terres à l'entreprise privée, pour qu'elles puissent être occupées par les colons ? J'ai été surpris d'entendre l'honorable ministre de l'Intérieur établir une comparaison entre ce projet d'irrigation et ceux qui ont eu lieu par le passé. J'ai été surpris de constater qu'il ne faisait même pas allusion à la disposition limitant à $5 l'acre le prix de vente des terres, non compris, naturellement, le privilège de l'eau—disposition qui se trouve dans les contrats conclus avec les autres compagnies d'irrigation. L'honorable ministre a établi une comparaison très minutieuse, il est entré dans les moindres détails du contrat conclu avec cette compagnie et du contrat conclu avec la Canadian North Western Irrigation Company.

Dans le contrat conclu avec cette dernière compagnie, une clause dit :

> Que le prix maximum des terres dans les limites du territoire cédé par le département, est fixé à $5 l'acre, non compris le privilège de l'eau, et toutes les terres qui ne seront pas vendues après quinze ans, feront retour à la couronne.

Dans le contrat de la compagnie des terres de l'Alberta-sud il figure une clause portant que les terres invendues après un laps de quinze ans, retourneront à la couronne; mais il n'y est mentionné aucune disposition limitant à $5 l'acre le prix de vente des terres. En supposant même qu'il n'eût rien autre chose pour se guider que le contrat conclu précédemment avec une autre compagnie, en 1902, je crois, quelle raison pouvait-il avoir d'éliminer cette restriction du contrat en 1906, alors que les conditions étaient de beaucoup plus favorables qu'en 1902 ?

Il n'y a aucune raison, et il ne peut y en avoir. Alors quelles sont les influences qui lui ont fait consentir à cette omission? Nous ne le savons pas. Mais ce n'est pas tout. Dans ses bureaux, parmi ses fonctionnaires, l'honorable ministre a un spécialiste, un expert dont les fonctions consistent à conseiller la couronne. Il est indépendant et impartial, il est censé se tenir à l'écart des partis politiques ; il ne doit avoir d'autre objectif en vue que de conseiller le ministre sur les conditions qu'il convient d'insérer dans un contrat de cette nature, dans l'intérêt du pays. Or quel conseil cet expert donne-t-il au ministre de l'Intérieur ? Le voici :

> Je conseillerais que dans l'acte de vente on insérât les clauses suivantes:
>
> Je me contenterai de citer une clause :
>
> Que le prix maximum des terres dans les limites du territoire cédé par le département, est fixé à $5 l'acre, non compris le privilège de l'eau, et toutes les terres qui ne seront pas vendues après quinze ans, feront retour à la couronne.

Ces propositions ont été observées, excepté en ce qui concerne le prix maximum. Il existait deux précédents, deux raisons, deux raisons des plus graves, dont le Gouvernement et le ministre auraient du s'inspirer à l'occasion de la concession d'autres terres situées dans le voisinage immédiat et, si je ne me trompe, de même nature. Le ministre aurait dû suivre l'avis du fonctionnaire de son département qui, dans un rapport spécial, lui conseillait expressément d'insérer cette stipulation même dans le contrat conclu avec cette compagnie. Quelles raisons ont invoqué le ministre et ses amis de la droite pour agir contrairement à cet avis ? Le ministre n'en a invoqué aucune ; quant à ses partisans, ils ont prétendu qu'il n'y avait pas lieu d'insérer une telle condition parce qu'il eût été très facile de s'y soustraire.

Nous avons contre le meurtre des lois qui sont parfois violées ; est-ce une raison pour les abroger ? Nous avons des lois contre la corruption électorale ; malheureusement, ces lois ont été maintes fois violées en ces dernières années et au profit de nos honorables amis de la droite : faut-il pour cela abolir les lois relatives aux élections ? Nous avons des lois qui régissent la colonisation de l'Ouest. Le ministre de l'Intérieur, celui-là même qui est intéressé en cette affaire, a déclaré ici que l'on viole ces lois de même que les règlements édictés pour en assurer la mise en vigueur, et qui ont force de loi ; qu'a-t-il fait ? Croyez-vous qu'il a fait abroger ces lois et ces règlements ? Pas du tout ; il s'est appliqué, avec le concours de ses fonctionnaires, à les rendres meilleurs.

Qui donc osera prétendre qu'il était impossible d'insérer dans la loi une disposition que l'on eût été tenu de respecter. Quel est l'objet de la loi actuelle sur les établissements de colons de l'Ouest ? C'est que certaines parties des terres publiques doivent être réservées aux colons de bonne foi, pas à d'autres. Le Gouvernement est-il impuissant au point de ne pouvoir insérer dans la loi ou dans les règlements établis sous la loi quelque disposition donnant la garantie que les colons de bonne foi, et eux seulement, pourront acheter ces terres à un prix n'excédant pas $5 l'acre ? Je pourrais désigner de ce côté-ci de la Chambre ou de l'autre, dix, quinze ou vingt députés à qui il ne faudrait pas plus de deux jours pour rédiger une disposition pourvoyant à ce cas-là. C'est

donc simplement en manière d'échappatoire que l'on prétend que la condition stipulée au contrat de 1902 ne devait pas être imposée dans le cas qui nous occupe parce qu'elle n'aurait pas été respectée. Puisqu'elle a déjà été violée par d'autres compagnies, pourquoi le ministre ne l'a-t-il pas dit et n'a-t-il pas démontré l'impossibilité absolue d'en poursuivre l'exécution ? Approfondissons un peu plus la question.

On dit qu'il est impossible de faire en sorte que l'Etat ou le colon de bonne foi bénéficient d'une partie quelconque de la plus-value des terres. Est-ce bien vrai ? En supposant que le ministre de l'Intérieur eût conféré à la compagnie les privilèges hydrauliques, auxquels il attribue avec raison une très grande valeur, et lui eût fait don du dixième ou du cinquième des terres à irriguer, que serait-il arrivé ? C'est qu'au lieu d'être de quelques centaines de mille dollars, les bénéfices de la compagnie se fussent chiffrés à au moins un million et demi et peut-être même à deux millions de dollars. Avons-nous quelque précédent pour nous guider en cette matière ? Oui. Il n'y a pas longtemps, le ministre de l'Intérieur nous apprenait que la loi de la Colombie-Anglaise décrète, relativement à toute concession de terres publiques de cette province, que le gouvernement provincial se réserve le droit de rentrer en possession, sur sa propre demande, du quart des emplacements de ville, du quart des terrains riverains et du quart de toutes les autres terres concédées. Eu égard au profit énorme que ces messieurs comptaient faire, aux déclarations qu'ils ont faites dans le prospectus, et aux conditions auxquelles ils ont pu acquérir ces terres, était-ce trop attendre du ministre de l'Intérieur que de penser que tenant compte des circonstances de l'heure présente, il aurait dû imposer quelque condition de cette nature ? Qu'en serait-il résulté ? Un double avantage. Tout d'abord, l'Etat eût bénéficié d'une partie de la plus-value résultant de la concession des privilèges hydrauliques, seuls susceptibles de donner quelque valeur aux terres ; en second lieu, l'Etat, restant en possession des terres et en déterminant le prix de vente, se fût trouvé en mesure de protéger les colons lors même que le Gouvernement se fût montré impuissant au point de ne pouvoir établir de loi susceptible de mettre les règlements à l'abri des infractions. Tels sont les avantages qui résulteraient du moyen que je suggère. Si le ministre avait eu recours à un moyen comme celui-là, s'il avait laissé le champ libre au public en général, en ce qui concerne l'irrigation de ces terres, au lieu d'amener ses collègues du cabinet à conclure un arrangement privé en vertu d'un décret du conseil et en dehors de la connaissance du Parlement, l'Etat, je ne crains pas de l'affirmer, s'en fût beaucoup mieux trouvé, et les droits eussent été sauvegardés à l'avenir d'une manière beaucoup plus effective.

Voyons comment les Etats-Unis ont traité les questions de cette sorte. Il y a environ quatre ans et demi que le gouvernement américain a commencé à s'occuper d'une manière raisonnée de l'amélioration des terres publiques. Les données sur lesquelles je me fonde ne sont pas officielles ; je les ai puisées dans un très intéressant article sur ce sujet que publiait récemment une revue américaine. On estime que les Etats-Unis possèdent environ 50,000,000 d'acres de terres irrigables. Suivant l'auteur de cet article, l'amélioration de ces 50,000,000 d'acres de terres irrigables fera réaliser un bénéfice d'au moins $850,000,000. De quel principe s'est inspiré le gouvernement américain dans la solution de ce problème ? Ce principe me paraît d'une admirable simplicité. Le gouvernement a appliqué le produit de la vente des terres publiques de seize états de l'Ouest à la création d'un fonds connu sous le nom de fonds d'amélioration. Il commence par solder les frais d'administration et toutes les dépenses de cette nature, et verse ensuite le reste des deniers au fonds d'amélioration. A la fin de l'année 1908, ce fonds sera de $38,000,000, et à la fin de la même année, les Etats-Unis auront consacré au moins $30,000,000 à l'amélioration de leurs terres publiques. Cinquante et un pour cent, au moins, du produi de la vente des terres d'un état quelconque doit servir à l'amélioration des terres de cet état, et le reste, c'est-à-dire 49 p. 100, peut être appliqué à l'amélioration des terres d'un autre ou de plusieurs autres états.

Sur quel principe le gouvernement américain fonda-t-il son attitude à l'égard de la solution de ce problème ? Il commença par instituer et organiser une commission compétente et indépendante. J'ai par devers moi le rapport de l'ingénieur en chef de cette commission ; il est fort intéressant, et j'espère que mes honorables amis du cabinet daigneront le lire, car il contient des renseignements qui leur feront voir comment les Etats-Unis s'y prennent pour régler des questions comme celle qui nous occupe en ce moment.

L'ingénieur en chef, qui dirige les travaux d'amélioration, ne cherche pas à cacher les difficultés auxquelles se heurte le gouvernement. Il avoue franchement être parfois obligé, de crainte d'être blâmé par des personnes peu au fait des circonstances, d'accepter des offres que, s'il s'agissait de ses propres affaires, il serait enclin à refuser pour agréer des soumissions plus avantageuses ; mais, dit-il,—il donne des preuves à l'appui de ses assertions,—ces travaux d'améliorations s'exécutent d'une manière aussi économique et aussi effective, en somme, que s'il s'agissait d'une entreprise privée. En certain cas, en plus d'un cas, j'imagine, il a fallu lutter pour que les travaux fussent exécutés avec soin. Il est dit dans cet article que le trust américain du ciment tenta une fois d'exploiter le gouvernement en lui faisant payer $9 le baril, si je me

rappelle bien, le ciment que l'on aurait dû lui faire payer tout au plus $4.50 ou $5. Quoi qu'il en soit, on tenta de lui faire payer le double du prix courant. Que fit-on en cette occurrence ? Lorsqu'il s'agit de construire le barrage Roosevelt, c'est-à-dire d'établir le plus grand réservoir d'eau douce qui soit au monde, les ingénieurs trouvèrent sur les lieux la pierre à chaux et tous les ingrédients qu'il fallait ; aussi épargnèrent-ils au peuple américain une dépense d'au moins $1,000,000 en fabriquant eux-mêmes tout le ciment dont ils eurent besoin. L'entreprise fut ainsi menée à bonne fin. Les Américains se sont donné pour règle de n'exécuter ces travaux qu'après avoir acquis la certitude que l'entreprise rapportera plus qu'elle ne doit coûter, après quoi ils vendent les terres aux colons à un prix n'excédant pas le coût des améliorations.

J'ai dit, me fondant sur des données non officielles, que les terres agricoles des Etats-Unis acquerront une plus-value de $850,000,000. Si les Américains avaient agi comme nos honorables amis ont fait dans l'affaire qui nous occupe, ils auraient laissé $750,000,000 ou $800,000,000 passer dans le gousset des spéculateurs ou fait 750 ou 800 millionnaires de plus aux Etats-Unis. La droite se déclare satisfaite d'une transaction comme celle-ci ; n'aurait-elle pas préféré que le Gouvernement ou quelque corporation, peu importe laquelle, fît un arrangement bien précis à la faveur duquel les colons auraient pu acheter les terres à un prix n'excédant pas, ou du moins très peu, le coût de leur irrigation ? C'est cela qui aurait dû être fait.

Que l'on me permette de faire observer aussi qu'en faisant exécuter ces travaux d'amélioration, les Etats-Unis ont surtout en vue de mettre à la disposition des colons des terres de peu d'étendue. Les députés de la droite qui ont tenté de défendre l'attitude du Gouvernement en cette affaire nous ont dit que ces terres n'étaient d'aucune utilité. Or, chacun sait—l'expérience s'est chargée d'établir le fait tant au Canada qu'aux Etats-Unis—que lorsque les terres arides et semi-arides de cette région-là sont irriguées de façon que les cultivateurs n'aient plus à redouter la variabilité des saisons et que l'eau ne leur fait jamais défaut, elles deviennent, pour les fins agricoles, beaucoup meilleures que celles des autres parties du Canada et des Etats-Unis. Cela, chacun le sait, et il en résulte que les cultivateurs peuvent s'accommoder de fermes de peu d'étendue, car chacun sait exactement ce qu'il récoltera ; il n'a pas à craindre les intempéries, il sait qu'il aura de l'eau à discrétion si le besoin s'en fait sentir, cela lui permet de faire de la culture intensive, qui attirera une nombreuse population agricole dans l'ouest des Etats-Unis, quand ce nouveau mode si heureusement inauguré aura atteint son plein développement.

J'ai été frappé des observations d'un personnage qui, il y a quelques mois, faisait une conférence au Canadian Club d'Ottawa;



sue de la guerre désastreuse que la France venait de soutenir avec l'Allemagne, tout le monde croyait cette nation anéantie à tout jamais. Mais qu'est-il arrivé ? Quelques années, sept ou huit ans plus tard, la France avait repris sa place dans le commerce et la finance et était redevenue presque aussi puissante qu'elle l'était avant de perdre une partie de son territoire, bien qu'il lui eût fallu payer une énorme indemnité de guerre. Quelle conclusion le conférencier tira-t-il de cet exemple ? Il en conclut que la richesse produite par les petits fermiers, par le frugal paysan français avait permis à ce pays de se relever des coups terribles qui lui avaient été portés, et que nous, au Canada, nous devions nous efforcer d'adopter une politique qui dotât l'ouest aussi bien que l'est de fermes semblables à celles que l'on voit en France. Aux Etats-Unis, pour se conformer à ce système, comme on peut le constater en se rapportant aux pages 22 et 23 de ce rapport, celui qui va s'établir sur des terres ainsi irriguées est assujetti à certaines charges et à certaines restrictions ; l'étendue de son homestead peut être réduite de 160 à 40 acres. Je cite ce passage du rapport :

> La garantie la plus importante et indispensable sous ce rapport réside en ce que chaque propriétaire ne peut pas posséder plus de 160 acres de terre. En faisant rigoureusement observer cette restriction et en se conformant à la lettre et à l'esprit de la loi, on arrivera à la subdivision de la propriété privée en fermes de peu d'étendue et à l'introduction de la culture intensive du sol.

Je considère qu'il n'est pas au-dessous de la dignité de ce Parlement de tenir compte de cette réforme accomplie par nos voisins. Ce résultat peut être obtenu par les soins du Gouvernement lui-même ; je ne vois pas pourquoi le peuple canadien ne pourrait pas, tout aussi bien que le peuple américain rendre les terres arides propres à la culture. Les Canadiens ne sont-ils pas aussi honnêtes et aussi bien intentionnés que leurs voisins ? Je ne crains pas de dire que notre population est aussi honnête, aussi probe et aussi droite d'intention que celle des Etats-Unis. Les Canadiens sont-ils moins éclairés et moins habiles ? L'esprit de parti qui pourrait s'infiltrer dans la conduite d'une aussi vaste entreprise est-il plus à redouter au Canada qu'aux Etats-Unis ? Je ne le crois pas.

Rappelons-nous que nous avons plus de terres à irriguer que n'en ont les Etats-Unis; nos voisins en ont 50,000,000 d'acres et nous en avons 65,000,000. Si nous ne pouvons faire ce qu'ils ont accompli, ne pourrions-nous pas faire faire une étude d'ensemble, imaginer un plan de façon à disposer de toute la question d'après des données bien arrêtées, afin que notre patrimoine ne soit pas donné en pâture à MM. McGregor et Hitchcock et à leurs pareils, qui trafiquent des concessions

il s'appliquait à faire ressortir l'importance qu'il y a pour un pays comme le Canada de s'intéresser à sa population agricole, et étayait sa thèse sur l'exemple suivant : après 1870, à l'is- et des privilèges en ayant soin de laisser aux mains de chaque intermédiaire d'énormes bénéfices qui, en fin de compte, devront être payés par l'humble travailleur.

J'appelle l'attention du premier ministre sur les paroles du président Roosevelt sur les travaux d'irrigation exécutés aux Etats-Unis, consignées dans son dernier message au Congrès, le 4 décembre 1906 :

Le développement de la politique nationale d'irrigation et de conservation des forêts a eu d'excellents résultats à l'égard des états des montagnes Rocheuses et de ceux des grandes plaines. Nulle politique ayant pour objet l'amélioration des conditions à l'intérieur du pays n'a été aussi fertile en bons résultats.

Il y a deux ans, le président Roosevelt, portant la parole au congrès d'irrigation des Etats-Unis, disait :

Quelles que soient les opinions d'aucun d'entre nous ou d'une corporation quelconque sur les questions politiques, nous pouvons tous être d'accord lorsqu'il s'agit de la grande œuvre de l'amélioration du pays, de l'œuvre qui consiste à faire que chaque pied du sol, chaque cours d'eau et toutes les ressources naturelles et humaines contribuent dans toute la mesure du possible à la prospérité du pays.

A l'époque où la loi sur le dessèchement des terres (Reclamation Act) fut adoptée, on était déjà en possession de beaucoup de renseignements relatifs à la direction du cours des eaux, déjà reconnu en plusieurs parties des Etats-Unis, et l'on savait sur quelle base scientifique opérer pour obtenir un dessèchement général du sol. Le résultat obtenu par le service d'irrigation montre l'avantage de recherches scientifiques sous la direction du Gouvernement. Sans doute, le travail du service d'irrigation peut paraître lent à un homme intéressé à exiger des résultats immédiats; mais nous travaillons pour l'avenir et il est préférable que l'œuvre soit solide et permanente plutôt qu'exécutée avec précipitation.

Il n'y aura pas de hâte intempestive ni de délais inutiles. On a trouvé la solution à la plupart des grands problèmes sur les méthodes d'organisation, et le progrès dans la construction et la colonisation avance rapidement. Le vote de la loi sur le dessèchement des terres a fait faire un pas immense à l'utilisation des eaux pour l'irrigation du sol. Mais le meilleur emploi qui puisse être fait des terres publiques, en tout temps et en tout lieu, est leur mise en valeur par le colon qui s'établit dans le pays. Il y a, malheureusement, sur tous les points du territoire un certain nombre de gens qui n'y ont que des intérêts passagers; qui ne visent qu'à tondre le pays et qui, au lieu d'exploiter avec discernement nos forêts, épuiseront les réservoirs naturels qui sont indispensables pour l'arrosement des terres, au préjudice irréparable des éléments qui assureraient l'exploitation et la prospérité des états dont le sol peut être amélioré. Il est impossible de laisser ces influences agir à leur guise.

Je dis donc, monsieur l'Orateur, que notre devoir est d'empêcher les terres publiques de tomber entre les mains de gens qui n'ont d'autre souci que de les exploiter à leur profit personnel. Il faut empêcher que le domaine national devienne la proie d'individus qui, au lieu de le revendre au colon sérieux au plus bas prix compatible avec le désir de faire un profit raisonnable, se passent de mains en mains les terres concédées ou octroyées par le Gouvernement, sans contrôle parlementaire, de façon à multiplier les bénéfices auxquels donnent lieu ces opérations. Au lieu de cela, il faudrait un système régulier organisé et dirigé par le Gouvernement par l'entremise d'une commission munie de pouvoirs comme ceux que possède l'auditeur général, et inaccessible aux influences de partis. Si aux Etats-Unis on a pu faire fonctionner avec succès le système que j'ai expliqué, je n'ai pas de doute qu'il réussirait aussi au Canada.

En tout cela, si le Gouvernement n'est pas disposé à aller jusque-là, qu'il gère au moins le patrimoine national de telle sorte que les droits du colon soient sauvegardés. La Gouvernement doit considérer l'avenir. Il doit adopter un plan de colonisation comme celui auquel font allusion les archives de la commission américaine relative à l'irrigation. En présence de ces faits, j'ai lieu de croire qu'il n'en est pas un parmi nous, s'il a quelque indépendance, qui hésitera à dire que le système qui a été exposé au cours de ce débat est défavorable aux intérêts généraux du pays comme à ceux des colons qui nous arrivent de l'extérieur, et que ce système est loin de faire honneur au Gouvernement.

Pour ma part, après avoir assisté à cette discussion et avoir entendu les raisons des uns et des autres, je n'hésite pas le moins du monde à appuyer la proposition déposée par mon honorable ami (M. M. S. McCarthy).

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) : Monsieur l'Orateur, le chef de l'opposition, en terminant son discours, a dit que depuis deux jours on a discuté sur un système d'irrigation des terres publiques. Il aurait été plus près de la vérité, s'il avait reconnu que ses amis se sont attachés davantage à critiquer la conduite et la réputation de quelques individualités que les conditions de la concession qui fait l'objet de ce débat.

La discussion s'est élargie ; elle a mis en cause la réputation de certains hommes ; elle a porté sur la nature des terrains en question ; elle a embrassé la compagnie d'élevage de Grand-Forks et la concession d'irrigation à la société Robins. On a remarqué que nos collègues qui sont en face de nous ont consacré plus de temps à attaquer certains membres de la compagnie d'irrigation Robins et de la société qui a obtenu la concession de Grand-Forks qu'à discuter la question soumise à la Chambre.

L'année dernière, nous avons eu à nous occuper de la concession faite à la compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan. J'ai étudié un peu la question depuis. Eh bien ! s'il est un acte de ce Gouvernement qui a profité au pays et favorisé la colonisation de l'Ouest, c'est la concession faite à la compagnie foncière de la vallée de la Saskatchewan.

La seule critique que j'ai entendu contre la compagnie de la Saskatchewan, c'est qu'elle avait été organisée par M. Adamson, alors membre du Parlement. Je prétends que si le cas de la compagnie foncière de la Saskatchewan était soumis à une épreuve judiciaire devant un jury choisi parmi tous les habitants mâles de ce pays, âgés de plus de vingt et un ans, je prétends que le verdict justifierait pleinement les conditions de la concession ; seuls les soixante ou soixante-dix membres de l'opposition pourraient rendre un jugement contraire, mais ils seraient disqualifiés pour décider une cause de cette espèce.

Une brochure récemment éditée par le parti conservateur et portant pour titre : " A Session's Disclosures " (Les révélations de la dernière session), fait allusion au débat qui eut lieu sur la concession à la compagnie d'élevage de Grand-Forks et allègue que cette concession fut accordée à M. McGregor, grâce aux relations d'amitié et aux liens de parti qui unissaient cet homme à M. Sifton. Je crois que le ministre actuel de l'Intérieur apprendra avec plaisir que la liste de ses nombreux amis s'est allongée du nom de M. McGregor.

Que reproche-t-on à M. McGregor ? Il paraîtrait qu'il fut autrefois propriétaire d'une écurie de louage. Je le demande à nos adversaires, quel rapport y a-t-il entre la concession en discussion et l'occupation ancienne d'un des requérants en cette affaire ? Qu'avons-nous besoin de savoir si M. Guy Tracy Robins a déjà joué quelques parties de tennis à Medicine-Hat ? Si même il avait mérité l'appellation de " flanelled fools " appliquée par Kippling à certains personnages, est-ce que ce fait pourrait avoir quelque conséquence pour apprécier le mérite de l'acte de concession ?

Je crois savoir que M. McGregor a, comme son père, fait pendant toute sa vie le commerce de bestiaux. Je ne me porte pas garant des capacités de M. McGregor, mais je puis bien lui rendre cette justice de dire qu'il est mieux que n'importe lequel de ceux qui ont critiqué l'acte de concession en état de diriger un établissement d'élevage ou d'organiser une compagnie pour l'irrigation des terres.

Nos honorables collègues oseraient-ils affirmer que l'entreprise d'irrigation du sol exécutée par la compagnie du Pacifique-Canadien ne saurait réussir, pour la raison que sir Thomas Shaughnessy occupa autrefois une situation modeste dans le personnel des chemins de fer ? Diront-ils que le système d'irrigation de cette grande compagnie ne vaut rien, parce que sir William Van Horne fut un jour un petit télégraphiste travaillant dans un bureau américain ?

La question est celle-ci : la concession Robins est-elle avantageuse en elle-même ? Est-elle avantageuse au pays ? La personnalité de M. McGregor, de M. Hitchcock, de M. Robins ou de n'importe qui n'a rien à voir ici. Les journaux de l'Ouest ont discuté cette concession, et l'un d'eux, le " News ", de Medicine-Hat, répond en ces termes à l'allégation contenue dans une feuille de Calgary, où habite un collègue qui a pris la parole sur ce sujet mardi dernier, que M. McGregor aurait été autrefois propriétaire d'une écurie de louage :

> Nul ne conteste l'à-propos de la convention aux termes de laquelle le chemin de fer canadien du Pacifique acquit la possession du terrain qui s'étend d'ici jusqu'à Calgary et l'améliora au moyen de l'irrigation. Nul ne contestera l'utilité de la concession faite à la compagnie de chemin de fer et de charbonnage de l'Alberta, qui reçut 500,000 acres de terre réputée impropre à la culture, laquelle fut mise en valeur et rendue féconde par l'irrigation.
>
> Personne ne souleva d'objection quand la première de ces concession vint donner l'essor à l'agrandissement de Calgary et quand la seconde en fit autant en faveur de Lethbridge.
>
> On songe en ce moment à commencer des travaux d'irrigation considérables dans le voisinage de Medicine-Hat. Le " Herald " de Calgary croit voir dans ce projet concussions et pots de vin plutôt qu'une entreprise ordinaire, et il s'en prend aux personnes qui se sont mises à la tête du mouvement. M. James D. McGregor est pris à parti, parce qu'il aurait tenu autrefois une écurie de louage et qu'il est en ce moment intéressé dans le projet de vastes travaux d'irrigation. Il n'y a certainement pas de déshonneur, dans ce pays-ci, à faire le commerce de chevaux. Beaucoup de nos meilleurs concitoyens y sont intéressés.
>
> M. Arthur Hitchcock et la compagnie d'élevage de Grand-Forks sont aussi attaqués. Il y a plusieurs autres citoyens éminents qui font partie de l'entreprise et que le " Herald " ne désigne point.
>
> Le " Herald ", pour des motifs politiques, condamne le projet qui est pourtant appelé à faire autant de bien à l'Alberta que l'irrigation de la région de Calgary et de Lethbridge en procura autrefois, et dont Medicine-Hat va retirer autant sinon plus d'avantages que ces deux villes.
>
> Si nous comprenons bien le projet, il ne donne nullement l'occasion de parler de grivelage, mais est au contraire une entreprise sérieuse. Elle transformera une grande étendue de terrain autour de Medicine-Hat en terre labourable, par le creusement d'un fossé de 80 milles de longueur avec embranchements. On construira dans cette ville une vaste usine de sucre de betteraves. Des ingénieurs ont étudié le terrain durant plusieurs mois; les premiers travaux sont en marche et les obligations de la compagnie ont été négociées sur la place de Londres (l'emprunt a été couvert dix fois). Le printemps prochain verra beaucoup d'activité. Le projet va pro-

fiter énormément à Medicine-Hat et à l'Alberta.

M. James D. McGregor a toujours eu une conduite irréprochable depuis qu'il vit au milieu de nous. Il a fait son chemin en s'occupant de ses propres affaires. Nous ne pouvons exiger rien de plus d'un bon citoyen. Nous ne sommes pas engagés envers M. McGregor, mais nous le prenons tel que nous le connaissons et nous accueillons son projet tel qu'il est.

Avant de passer à l'examen des trois points que j'ai mentionnés, je veux dire un mot au sujet des observations que le député de Qu'Appelle (M. Lake) a formulées.

L'honorable membre a déclaré que le Parlement et le pays ont le droit de savoir à qui a profité la concession en discussion. Je prétends, monsieur l'Orateur, que le pays n'a que faire de connaître les noms des personnes qui ont recueilli quelques bénéfices dans cette opération, si vraiment quelqu'un en a reçus. C'est une chose qui ne regarde personne, à mon sens. Notre collègue pourrait avec autant de raison inviter le Parlement à me faire déclarer si j'ai gagné ou perdu dans telle ou telle opération à laquelle j'aurais été mêlé.

On a affirmé que M. Robins était un étranger à Medicine-Hat et qu'il servait de truchement à M. McGregor. Pourtant, on n'a pas pu prouver cette allégation, et je dis que nul homme qui veut agir avec justice, que nul homme qui, selon le mot de notre collègue d'York-sud (M. Maclean), veut agir franchement, ne peut invoquer le moindre fait capable de donner à penser que M. Robins a joué un rôle secondaire dans l'organisation de cette entreprise. Nul ne peut nier que cet homme a contribué beaucoup au succès de l'entreprise dont le pays, je l'espère, bénéficiera.

Il est possible, et même probable, que M. Robins a dû mettre en communication M. McGregor et ses coassociés avec des financiers anglais, et si ses démarches ont réussi, certes, M. Robins mérite tous les éloges, mérite rémunération, et il ne peut être blâmé pour cet acte qui n'a rien de déshonorant. Maintenant, il y a ceci qu'il ne faut pas oublier : peut-être que je me trompe, mais je pense que nul homme ou nulle société en Canada, à l'exception des grandes compagnies de chemins de fer, n'aurait pu lancer cette entreprise sur la place de Londres. Je crois que l'Angleterre seule pouvait prêter les fonds nécessaires à l'exécution de ce projet.

Je dirai maintenant un mot de la valeur des terrains. Ni moi ni d'autres avons jamais prétendu que ces terres étaient absolument stériles. Les rapports consignés aux archives de la branche agricole du ministère de l'Intérieur affirment la fertilité du sol. Cependant, bien que ces terres soient naturellement fertiles, il n'en est pas moins vrai qu'elles restent infécondes et sans valeur commerciale tant que les procédés d'irrigation ne viennent pas à leur aide. L'honorable député de Montréal (M. Ames) et l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) ont dit que personne ne niait la nécessité d'irriguer ces terrains pour les rendre fertiles, et ils déclarent que ce n'est pas à ce point de vue qu'ils ont blâmé l'opération du ministère. Mais vous observerez, monsieur l'Orateur, qu'ils soutiennent cette affirmation, d'une façon directe ou implicite, en disant que les terrains en question ont été vendus au-dessous de leur valeur réelle et qu'ils valent bien plus que $3 l'acre.

L'honorable député de Marquette (M. Roche) s'est attaché à démontrer, l'autre soir, la réelle valeur de ces terres. Je ne doute pas qu'après cette session, dans les réunions publiques, nos adversaires vont dénoncer la concession en discussion, en affirmnt que le terrain valait un prix bien supérieur à $3 l'acre, qu'il valait jusqu'à $12 l'acre, même sans irrigation. C'est ce qu'ils ont fait à propos de la concession de la compagnie foncière de la Saskatchewan. Et si je demande à la Chambre de vouloir bien m'accorder son attention pour quelques renseignements sur la valeur des terrains en question, c'est que j'ai la certitude que nos adversaires, aussitôt que la session sera close, iront colporter ce qu'ils n'osent pas encore soutenir devant ces tribunes, à savoir que le terrain de la concession vaut certainement $10 à $12 de l'acre.

Permettez-moi de vous donner lecture d'un extrait du rapport de 1894 sur l'irrigation. M. Denis, écrivant à son chef hiérarchique, disait au sujet de la région aride :

> La partie des territoires du Nord-Ouest qui se trouverait dans les limites de la région aride peut être ainsi délimitée: elle est bornée au sud par la frontière internationale, à l'est et au nord par une ligne tirée du point d'intersection du 102e degré de longitude ouest et de la frontière, s'étendant vers le nord jusqu'au 51e degré, 30 secondes de latitude, et de la vers l'ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses. Cette partie du territoire contient environ 80,000 milles carrés, soit plus de 50,000,000 d'acres.

L'agent divise ce territoire en trois districts : est, centre et ouest. Voici la description qu'il donne du district ouest.

> Le district ouest de la région aride comprend le pays situé entre 110 degrés, 30 minutes de longitude et les montagnes Rocheuses, et est arrosé par neuf cours d'eau, savoir: la rivière du Daim, la rivière du Coude, la rivière de l'Arc, la rivière Highwood, la rivière du Ventre, la rivière Old-Man, la rivière Sainte-Marie, la rivière Waterloo et la Saskatchewan du Sud. En plus de ces rivières il y a un grand nombre de cours d'eau de moindre importance, tributaires des précédents.

Le terrain que le ministère de l'Intérieur a cru devoir céder, moyennant considération, à la compagnie d'irrigation Robins, est compris dans les limites du district ouest.

Telle était l'opinion de M. Denis, à cette époque fonctionnaire attaché au département de l'Intérieur. Plus tard, M. Denis réaffirme la même opinion. En 1896, devant le

congrès d'irrigation de Winnipeg, M. Denis émet de nouveau son avis sur l'étendue de la zone aride. En 1898, dans un rapport envoyé au département de l'Intérieur, il dit que la région aride dont il était question dans ses rapports précédents était même plus étendue qu'il ne l'avait pensé, et il décrit le périmètre de la région aride qu'il convient d'ajouter à celle déjà connue.

Le seul fait que la compagnie du Pacifique-Canadien a dépensé $6,000,000 pour dessécher 3,000,000 d'acres de terrain contigu à la limite nord de cette région, et ce fait encore que la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta a commencé des travaux d'irrigation sur une superficie de 1,000,000 d'acres située au sud de la région en question prouvent irréfutablement le peu de valeur commerciale de cette région. Le ministre avait donc raison de dire tout à l'heure que la première chose nécessaire dans cette région, c'est l'eau ; quant à la nature du sol, la question est secondaire.

Il faut distinguer entre les terres qui sont propres à la culture et celles qui sont arides ou peu s'en faut. La différence vient de ce que les pluies suffisent aux premières et qu'elles n'ont aucun effet appréciable sur les autres. Pour ces dernières, il faut une chute d'eau de 20 pouces par année pour leur donner l'humidité nécessaire, et les relevés officiels indiquent que depuis 1883, en exceptant les années 1888 et 1889, les pluies ont été insuffisantes. J'affirme donc que nos collègues de la gauche ne sont pas fondés à prétendre que ces terrains, privés d'irrigation, ont quelque valeur.

Parlons maintenant des baux de la compagnie d'élevage de Grand-Forks. Il est vrai que la contre-proposition soumise par l'honorable député de Calgary (M. S. McCarthy) n'embrasse pas cette question ; mais celle-ci a été mêlée à la discussion par les membres de la gauche, je ne dis pas à tort, parce qu'on peut affirmer que les terrains qui se trouvent compris dans ces baux forment une partie des terres achetées par la compagnie de l'Alberta-sud et qu'ils sont, par conséquent, soumis à ce débat. En 1901 ou 1902, je ne me rappelle pas exactement la date, mais peu importe, M. James D. McGregor et M. Hitchcock ont demandé des baux qui leur furent refusés pour certaines raisons. Ces personnes occupèrent le terrain et y firent paître des bestiaux. Dans la suite, les deux locataires s'entendirent pour unir leurs intérêts ; dernièrement un bail fut émis en faveur de la compagnie d'élevage Grand-Forks laquelle, si je ne me trompe, est une compagnie organisée par les deux intéressés qui possédaient ces baux de pâturages. On s'est élevé contre ces baux. Je dirai, tout d'abord, que le dernier bail auquel je fais allusion différait sensiblement de la plupart des autres baux de pâturages, en ce sens qu'il devait durer vingt et un ans et qu'il était irrévocable, et aussi parce qu'il accordait aux locataires la facilité d'acheter 10 p. 100 des terrains compris dans ce bail. On s'est opposé d'abord à cette stipulation d'achat de 10 p. 100 ; en second lieu à la nature irrévocable du bail, et enfin à l'étendue de territoire comprise dans ce bail. Je me demande ce qu'on pourrait bien faire de ces terrains-là. Ces terres étaient arides et impropres à la culture. J'ai donc le droit de demander ce que le ministère de l'Intérieur pouvait bien faire de ces terrains. Il eût été imprudent de les consacrer à des homesteads, car l'expérience démontre que le département aurait inauguré ainsi une politique insensée.

On a concédé quelques homesteads dans cette partie du pays au cours des années précédentes. Les homesteads s'établiraient surtout près des cours d'eau, ou à des endroits où il est facile d'arriver jusqu'à la rivière. Un bail pour des fins de pâturage pourrait être obtenu pour le terrain contigu à ces homesteads. Mais les propriétaires de ranches seraient à la merci des homesteaders, ce qui aurait pour résultat de nuire considérablement à l'industrie des pâturages. Il est facile de comprendre comment deux, trois, ou douze personnes possédant des homesteads et pouvant disposer à leur gré de l'accès à la rivière, pourraient sous le prétexte d'élevage, détruire des centaines et des milliers d'acres de terre utilisables autrement que pour des paturages et suffisamment près des cours d'eau. Le ministère se serait donc trompé en distribuant ces terrains pour des homesteads. Que fallait-il donc faire ? Le département ne pouvait que louer ces terres pour des fins de pâturage. Cette industrie est très importante pour l'Ouest spécialement et pour le Canada en général.

Si je ne me trompe, en 1906, on a exporté 90,000 têtes de bétail de cette région, ce qui représente environ $4,000,000. J'estime que c'est là une industrie qu'on a bien raison de vouloir développer, et que l'intérêt du Canada tout entier est d'encourager. A plus forte raison était-il sage d'agir comme on l'a fait quand les terres consacrées aux pâturages ne pouvaient servir à d'autres fins ? Apparemment, on ne s'est pas opposé à l'octroi de ces baux, mais je puis me tromper. Je crois, cependant, qu'on a demandé des soumissions pour l'octroi de ces baux et qu'aucune objection n'a été soulevée. Qu'on me permette de discuter les trois objections qu'on soulève relativement à ce bail. La première se rapporte à l'étendue de territoire compris dans ce bail. Tel que je l'ai dit, quand deux locataires unirent leurs intérêts, ils possédaient un grand nombre de bestiaux. Les baux contiennent une clause disant qu'on pourra calculer vingt acres de terre pour chaque tête de bétail. Les états fournis par le département et déposés sur le bureau de la Chambre, indiquent que lorsque MM. McGregor et Hitchcock formèrent leur société, ils possédaient un grand nombre de bestiaux. En supposant une tête de bétail par chaque vingt acres, le nombre de bestiaux possédés par

ces gens-là, leurs aurait donné droit d'obtenir une concession de 90,000 acres. Cette superficie n'était pas trop vaste vu le genre d'affaires auquel se livraient MM. McGregor et Hitchcock ; tout se résumait à une question d'étendue basée sur l'importance de l'exploitation qu'ils entendaient faire.

L'octroi de baux de pâturages pour 90,000 ou 100,000 acres n'était pas nouveau dans ce pays ; les gouvernements qui ont précédé le ministère actuel ont accordé un grand nombre de baux pour des étendues de terrain aussi considérables.

Parlons maintenant de l'irrévocabilité du bail. On peut se demander si un bail ne devrait pas comprendre l'annulation, si le Gouvernement ou un citoyen quelconque demandait à se servir de ces terrains pour des fins d'irrigation. C'est là un argument qu'on peut invoquer et débattre. Si nos adversaires veulent soulever ce point et en faire une question distincte, tout en présentant les arguments qu'ils peuvent invoquer, tout en indiquant pourquoi l'honorable ministre de l'Intérieur devrait adopter cette politique, je suis certain que nul plus que l'honorable ministre (M. Oliver) n'écoutera d'une oreille plus attentive les observations des membres de la gauche. Mais voici l'état de choses qui existait. Quand ce bail irrévocable fut accordé, les intéressés savaient qu'ils devraient dépenser de l'argent s'ils se livraient à l'exploitation des pâturages. On ne doit pas s'attendre, tant que les hommes seront egoïstes et nous le sommes tous, à voir des hommes ou des compagnies dépenser de l'argent dans l'exploitation de pâturages, à moins que ces personnes-là ne soient certaines de posséder ces terrains durant un certain temps. Ce principe s'applique à toutes les autres circonstances de la vie, et non pas seulement lorsqu'il s'agit de pâturages.

L'intérêt de cette industrie et celui de l'élevage exigeaient que ces baux fussent irrévocables. On comprend facilement que personne ne construira d'étables ou ne récoltera de fourrage pour son bétail sur ces pâturages pour la saison d'hiver, s'il est exposé se voir retrancher son bail sur un simple avis d'une ou de deux années.

M. HERRON : L'honorable député voudra-t-il répondre à cette question ? Comment se fait-il qu'on refuse les mêmes privilèges à d'autres personnes ? Pourquoi des gens qui avaient consacré des capitaux pour développer cette région, n'ont-ils pas été protégés de la même façon que MM. McGregor et Hitchcock l'ont été ?

M. A. K. MACLEAN : Mon honorable ami me pose une question à laquelle je ne puis répondre avec pleine connaissance de cause. L'honorable ministre de l'Intérieur a, l'autre soir, déclaré que la totalité de ces terrains était impropre à l'agriculture ; qu'il n'était pas facile d'établir ce fait et que, quant à lui, il ne pouvait imaginer quel mal résulterait de l'octroi d'un bail irrévocable d'une durée de vingt et un ans. L'honorable ministre a ajouté que dans d'autres régions, on trouvait de grandes étendues de terrains à pâturages qui conviendraient à l'agriculture ; le département se trouvait dans l'embarras de déterminer quels étaient les baux qui embrassaient les terrains propres à la culture, quels devaient être les baux des terres à pâturage.

M. HERRON : Je puis dire à mon honorable ami qu'il y avait des centaines de personnes qui ont demandé des terrains dans le voisinage de ce pâturage particulier qu'on a si généreusement accordé à MM. McGregor et Hitchcock ; on aurait pu trouver facilement des centaines de capitalistes qui auraient consacré leur argent dans cette exploitation.

M. A. K. MACLEAN : Alors l'honorable député doit approuver le ministère d'avoir refusé d'accorder ces baux. Il n'y a sur ce point aucun désaccord entre nous. Cette question est simple : il s'agit de savoir si le ministère de l'Intérieur a raison d'accorder dans certains cas des baux d'une durée de vingt et un ans, ou des baux irrévocables. A l'heure qu'il est, je discute ce cas en particulier. Il y a un instant, je voulais signaler à la Chambre le fait que les animaux meurent en grand nombre, dans l'Ouest, cette année. Evidemment, c'est là une raison bien puissante pour engager ceux qui se livrent à l'élevage dans cette partie du pays, à tenter des efforts pour construire les abris destinés à protéger leur bétail durant l'hiver ; ces gens-là devraient préparer en été la nourriture et l'abri nécessaires à leurs bestiaux durant l'hiver, surtout si, malheureusement, l'avenir nous réserve des saisons aussi rigoureuses que celle que nous traversons maintenant. Mais il s'agit ici d'une compagnie qui a dépensé environ $400,000 pour faire des travaux d'amélioration. Que la Chambre me permette de lui fournir quelque détails de cette dépense. Ces personnes-là possédaient en valeur $328,000 de bétail, d'après un calcul fait par M. Robert Hall quand il a fait l'inventaire de l'actif de la compagnie d'élevage de Grand-Forks à l'époque de l'achat dont j'ai parlé. La compagnie a construit des tranchées, des clôtures en treillis et fil de fer sur une distance de six milles et en fer barbelé dans un sens et de cinquante-deux milles dans un autre. J'estime qu'on ne peut s'attendre à ce que les éleveurs fassent des dépenses aussi considérables à moins d'être certains qu'on ne leur enlèvera pas leurs baux ; dans le cas contraire, cette industrie ne pourra se développer dans les proportions qu'elle devrait atteindre et le bétail ne pourrait recevoir les mêmes soins.

Il y a une autre chose qu'on pourrait faire quant à ce qui regarde ces terrains. On pourrait établir ce qu'on appelle des pâturages ouverts, tels qu'il en existait autre-

fois au Montana. Mais quels ont été les résultats de cet état de choses ? En très peu de temps, grâce au mélange du bétail, les pâturages du Montana furent absolument ruinés et une région qui, à une certaine époque exportait beaucoup de bétail, perdit entièrement ce commerce. Prenons maintenant l'autre objection, celle qui a trait à la vente de 10 p. 100. J'estime que sur ce point, on ne peut condamner cette vente. On ne saurait invoquer de raisons sérieuses pour le faire. On ne saurait espérer que ceux qui se livrent à l'industrie des pâturages dans ce pays, après avoir construit des maisons pour leurs employés, après avoir cultivé une certaine partie de ces terrains dans le but de procurer du fourrage à leur bétail au cours de l'hiver, on ne saurait espérer que ces gens-là auraient fait toutes ces dépenses s'ils n'avaient pas eu le droit d'acheter immédiatement d'autres terres pour les transformer en pâturages.

M. HERRON : Que l'honorable député me permette de le contredire encore une fois. A son sens, les règlements concernant d'autres baux pourraient-ils être annulés après un avis de quelques années ? On n'accorde que 160 acres aux éleveurs, mais dans nombre de cas, il existe des superficies très étendues.

M. A. K. MACLEAN : Il peut arriver que ces gens-là n'aient pas été traités avec justice et qu'ils méritaient d'obtenir plus que ce qu'on leur a accordé. Je m'en tiens à la stipulation du bail qui accorde aux locataires le droit d'acheter 10 p. 100 du terrain loué. Je dis que cette condition est juste et qu'on n'aurait pas raison de s'attendre à voir des éleveurs se livrer à leur industrie dans cette région sans leur accorder une telle option.

M. M. S. McCARTHY : Les règlements actuels accordent-ils ce droit ?

M. A. K. MACLEAN : Je ne le crois pas. Mais je discute les détails de ce contrat particulièrement. Peu m'importent les conditions des baux émis aujourd'hui. J'estime que cette clause est juste ; à mon sens, tout homme qui est versé dans les affaires reconnaîtra que c'était une concession raisonnable à faire à cette compagnie qui avait dépensé dans l'industrie du pâturage environ $400,000 dans la région affermée.

L'honorable leader de l'opposition a dit, au cours de ses remarques que le terrain compris dans la concession louée à la compagnie Grand-Forks, était la clé de tout ce système d'irrigation. Il a ajouté, et je ne puis comprendre pourquoi, que la compagnie Robins ne pouvait réaliser son entreprise à moins d'obtenir les terrains possédés par la compagnie d'élevage Grand-Forks. Je ne puis comprendre la force, la portée de cet argument. Ce bail n'embrasse que 98,000 acres, après tout; or, on trouve dans ce district des centaines de millions d'acres de terre qui peuvent servir à des fins d'irrigation, et je suis certain que le Gouvernement sera toujours prêt à céder à une compagnie possédant les ressources voulues, tout le terrain qu'elle se proposera d'irriguer et de rendre profitable au pays. Qu'est-ce que cela pouvait faire à la compagnie Robins de s'assurer le bail de la compagnie Grand-Forks? Elle aurait pu, si elle l'eût voulu, acquérir 98,000 acres ou 190,000 acres ou même plus de terrain. La compagnie Grand-Forks n'aurait pu empêcher la compagnie d'irrigation Robins de creuser des canaux, de construire des réservoirs, de faire tous les travaux d'irrigation accessoires dans le territoire compris dans ce bail. Je dis qu'il est impossible d'affirmer que le bail accordé à la compagnie Grand-Forks a servi de base pour le contrat de la compagnie Robins.

Sans doute, il était à désirer que cette dernière obtint ce bail, vu la proximité du terrain qu'elle désirait s'assurer. Mais ce n'était pas indispensable : cette entreprise d'irrigation aurait pu réussir si les terrains de la compagnie Grand-Forks avaient ou n'avaient pas pu être achetés.

Mon honorable ami trouve à redire au bail accordé à la compagnie d'élevage Grand-Forks. D'après la convention faite par la compagnie d'irrigation Robins, ce bail devait prendre fin ; on serait donc en droit de croire que nos adversaires devraient se montrer heureux de cette convention. Mais ils ne semblent pas montrer de la reconnaissance pour tout cela. J'en arrive maintenant au contrat irrévocable de la compagnie Robins. L'entreprise de la compagnie Robins consistait à irriguer environ 380,000 acres de terre dans des régions arides ; cette compagnie achète ces terrains du Gouvernement, avec la condition de pouvoir louer 98,000 acres, à raison de $3 l'acre, dont $1 comptant, et la balance, $2, payable par l'exécution de travaux d'irrigation d'un acre de terrain par quatre acres.

L'honorable chef de l'opposition a mis en doute le droit du Gouvernement à l'irrigation de ces terres arides. Il n'y a que trois méthodes d'irrigation possibles. D'abord, il y a l'irrigation par les particuliers. Je ne crois pas qu'on me contredise si j'affirme que cette méthode-là est impraticable dans notre Nord-Ouest. Il faut beaucoup de capitaux pour une entreprise semblable, et l'on trouvera difficilement un particulier pour entreprendre sur une grande échelle des travaux pareils. Cette méthode n'a pas réussi aux Etats-Unis et l'expérience la condamne. Un autre moyen serait l'irrigation coopérative ; ce système a échoué aux Etats-Unis, partout où on l'a essayé. Nos voisins ont appris par expérience ce que vaut le système d'irrigation coopérative Greeley auquel se sont intéressés quelques-uns des hommes les plus en vue des Etats-Unis. Cette entreprise n'a pas réussi, loin de là. Quelques députés, l'autre soir, ont

parlé du seul essai tenté au Canada, celui d'irrigation Springbank. Quant à moi, je ne connais rien des résultats de cette entreprise, mais, si je ne me trompe, celle-ci à échoué. Il ne reste donc plus que deux alternatives, l'irrigation par les compagnies ou l'irrigation par l'Etat. A mon sens, c'est la première qu'on devrait adopter. Le chemin de fer canadien du Pacifique nous fournit une preuve à l'appui de ma théorie, et les succès remportés par la compagnie du chemin de fer d'irrigation de l'Alberta sont une autre preuve de ce que j'avance.

Il semble donc que jusqu'à présent les compagnies puissantes ont seules réussi dans ces travaux. La raison en est patente. L'irrigation constitue une spécialité en agriculture. Le gouvernement canadien n'est pas outillé pour s'engager dans une entreprise semblable ; il faut des spécialistes qui se livrent attentivement à ce genre de travail. Le Canada possède au Nord-Ouest des millions d'acres de terre qu'il est prêt à concéder pour rien. Le Gouvernement dépense de l'argent pour encourager l'immigration ; je dis que pour le présent au moins et pour quelques années à venir la colonisation des terres fédérales de l'Ouest occupera tout le temps, toute l'énergie des membres et qu'il n'y a aucun motif au monde pour qu'ils perdent leur énergie à s'occuper de la mise en valeur des terres arides et des terres arables, tant que nous trouverons une société qui consentira à faire de l'irrigation. Il est une autre raison pour laquelle, à mon sens, le Gouvernement ne devrait pas entreprendre ces travaux. La colonisation de terres irriguées exige une politique spéciale d'immigration.

On sait que, règle générale, ce ne seront pas des Canadiens ni des gens venus d'Europe qui iront habiter ces terres que l'on irrigue aujourd'hui dans l'Ouest. Nous ne pouvons espérer voir ces terres se coloniser qu'en engageant les cultivateurs américains qui s'y connaissent en irrigation à venir s'y établir, et ce serait, à mon sens, une lourde méprise de la part du Gouvernement, avec tous les accidents et les surprises qui peuvent se produire dans ces travaux d'irrigation, que d'envoyer ses agents dans la république du sud pour y faire de la propagande au moyen d'imprimés et inviter les Américains à venir occuper ces terres. Voyez ce que fait le Pacifique-Canadien : ses brochures sont pour la plupart adressées à des cultivateurs des Etats-Unis, à ceux-là qui ont l'expérience des terres irriguées ; et je ne crois pas que notre gouvernement pourrait avec succès s'engager, pour l'heure, dans des entreprises d'irrigation, ni qu'il serait sage de sa part de faire de la propagande en vue de la colonisation de ces terres.

Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a cru devoir dire—était-il bien certain de lui sur ce point ?—toujours est-il qu'il a dit que le Gouvernement ferait bien de mettre à l'étude les moyens de faire l'irrigation de ces contrées arides de l'Ouest. A mon avis, ce que le Gouvernement ferait bien d'entreprendre et avec certitude de réussir, ce serait d'employer à la construction de chemins de fer là-bas l'argent qui lui vient de la vente des terres de l'Ouest. Qu'il accorde des subventions à ceux qui voudront bien se charger d'établir là des voies ferrées, qu'il y favorise l'immigration. Quand il aura aidé à créer dans ce vaste pays le réseau de voies ferrées dont il a naturellement besoin et qu'il aura dépensé tout l'argent qui sert à le coloniser, il aura fait, je crois, tout ce que l'on peut raisonnablement attendre de lui.

Comme l'a dit le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), le gouvernement, aux Etats-Unis, a fait de l'irrigation. Il avait quelque raison d'en agir ainsi. Ici, au Canada, l'irrigation réussira toujours, à cause de notre loi sur les cours d'eau. En cela, nous avons toujours été plus heureux qu'on ne l'est aux Etats-Unis. Il y a eu, aux Etats-Unis, de grands conflits entre états ou avec le gouvernement central. On affirme, de source autorisée, qu'il s'y est dépensé plus d'argent en procès qu'il n'en a été effectivement employé en travaux d'irrigation. C'est à cause de cela surtout que le gouvernement américain a finalement décidé de conduire lui-même, sur une grande échelle, ces travaux d'irrigation, dont les compagnies refusaient de se charger, par crainte des surprises de la loi, et auxquels les particuliers, pour les mêmes raisons, n'osaient plus toucher.

Notre loi, sous ce rapport, a mérité les éloges de M. Elwood Reid, qui est peut-être sur ce continent l'expert le plus compétent en matière d'irrigation. Il est ingénieur consultant de la compagnie d'irrigation du chemin de fer canadien du Pacifique, et c'est en même temps lui qui dirige le service des réclamations dans l'administration fédérale américaine. Aux Etats-Unis, le droit ripuaire a persisté, et le propriétaire riverain peut toujours s'opposer à ce qu'il soit rien fait qui diminue la qualité ou la quantité de l'eau qui coule naturellement le long de ses terres.

Il n'en est pas de même dans notre Nord-Ouest canadien, où le Gouvernement est toujours resté propriétaire des eaux courantes. Ce droit absolu que nous avons sur les eaux de la contrée fait que le gouvernement canadien n'aura jamais besoin de se charger lui-même d'irriguer le pays. Le gouvernement des Etats-Unis a mis beaucoup d'argent dans de vastes projets d'irrigation, parce que les propriétaires n'y voulaient pas risquer leurs capitaux.

On a prétendu que le don de 380,000 acres de terre à la compagnie des terres de l'Alberta méridional allait créer un monopole, dont le colon ne pourrait que souffrir, par suite d'une forte augmentation du prix des terres. Je ne le crois pas : personne en effet,—l'expérience le prouve,—ne tient à de-

venir propriétaire de grandes étendues de terre irriguée. C'est bien assez de 160 acres pour occuper un cultivateur consciencieux. Il convient d'ajouter que les grands propriétaires de terrains irrigués seraient découragés par le paiement des tarifs de l'eau. Le domaine que vient de s'assurer la compagnie de l'Alberta méridional sera vendu par petits lots : j'ai, pour appuyer cette affirmation, l'expérience du passé. Et c'est ainsi que le cours régulier des choses amènera précisément le résultat qui, au dire du chef de l'opposition, ne peut être accompli que par l'action du Gouvernement.

On allègue encore que la compagnie demandera un tel prix pour ses terres que personne ne pourra les acheter. Une pareille conduite, de la part de la compagnie, serait le comble de la folie. Irait-elle dépenser 2 millions pour préparer ces terres à la colonisation et en demander ensuite un prix tellement élevé que personne ne les voudra prendre ni par grandes ni par petites étendues. Autant croire qu'un propriétaire va bâtir cent maisons, pour ensuite les offrir à un prix tel que personne ne les voudrait ni louer ni acheter. Autant croire qu'une compagnie de chemin de fer va établir des tarifs de transport si excessifs que le public laissera la rouille changer les rails en poudre impalpable plutôt que de s'en servir. La compagnie des terres de l'Alberta méridional a tout autant que personne le sentiment de ses intérêts : elle voudra que ses capitaux lui rapportent un profit, et j'aimerais à savoir comment elle y arrivera si elle fixe des prix que le colon ne puisse aborder.

Voici d'ailleurs ce que dit sur la matière cet extrait d'un rapport préparé en 1895 et présenté à son ministre par M. Pearce, autrefois fonctionnaire au ministère de l'Intérieur :

Dans bien des cas, si les terres pouvaient s'acheter, par étendues considérables au prix d'un dollar l'acre, qui est le minimum fixé par la loi des terres fédérales, il serait facile de décider les capitalistes à se charger des travaux d'irrigation. On fait cette objection que les adjudicataires de ces travaux seraient vite tentés de spéculer sur les terres s'il leur était donné de pouvoir s'en emparer à des conditions trop faciles; mais une pareille objection n'est pas fondée, ainsi que le fait voir amplement ce qui se passe ailleurs. Bien plus, l'expérience démontre le contraire: aux Etats-Unis, en effet, il n'est pas une seule grande compagnie d'irrigation qui ne soit disposée à céder ses terres contre remboursement de ce qu'elles lui ont coûté, plus un bien léger profit. Il ne faudrait pas y songer longtemps pour se convaincre qu'une compagnie d'irrigation ne saurait, sans léser ses propres intérêts, faire la dépense d'amener l'eau sur ses terres au taux de 4 à 12 dollars par acre, pour ensuite les offrir à des prix exorbitants, puisque la compagnie qui agirait ainsi perdrait et l'intérêt des sommes employées et la taxe qu'elle doit payer pour l'eau jusqu'à ce que la terre soit occupée et les travaux d'irrigation utilisés.

M. A. K. MACLEAN.

Pour permettre au Gouvernement de concéder les terres en bloc, il faudrait faire des arrangements avec la compagnie de la Baie-d'Hudson, sans oublier ce qui regarde les terres d'écoles. Quant à ces dernières, une loi peut y pourvoir, et, pour ce qui est de la compagnie de la Baie-d'Hudson, son intérêt la dispose d'avance à prêter une oreille favorable aux propositions que le Gouvernement pourrait lui faire.

Voilà ce que disait M. Pearce, fonctionnaire à l'Intérieur. Il avait étudié la question, ayant été spécialement chargé de le faire. Le Pacifique-Canadian reconnaissait si bien sa compétence qu'il l'avait pris à son service, en même temps que M. Dennis, pour l'exécution de ses projets d'irrigation dans l'Ouest. Au jugement de M. Pearce, le ministère devait concéder à une compagnie de grandes étendues de pays au prix minimum d'un dollar l'acre, et il combat l'idée de ceux qui prétendaient que la compagnie allait décourager la colonisation en fixant un prix trop élevé pour ses terres. Sûrement il ne serait pas avantageux à la compagnie des terres de l'Alberta méridional de laisser ses terres en friche plutôt que de les céder à des prix raisonnables. Au reste, en pareille occurence le gouvernement fédéral pourrait, en invoquant une des clauses des conventions d'irrigation qui s'appliquent au Nord-Ouest, exproprier les ouvrages de la compagnie et faire établir par la cour d'échiquier l'indemnité qu'il lui faudrait payer, à savoir ce que ces ouvrages pourraient avoir coûté à la compagnie. Il n'y a donc pas lieu de craindre que la compagnie des terres de l'Alberta méridional ne décourage la culture en demandant un prix trop élevé pour ses terres.

Et maintenant je dirai un mot en réponse à ceux qui prétendent que les organisateurs de cette compagnie—y ont gagné des sommes folles. Certains députés d'en face me paraissent s'être livrés à des calculs quelque peu fantastiques à cet égard. J'admets avec candeur ne pas pouvoir les suivre dans leurs arguments. J'irai plus loin, et je dirai que je ne les crois pas sincères. Ils seraient, je crois, bien en peine de démontrer l'exactitude des chiffres qu'ils énoncent.

La compagnie des terres de l'Alberta méridional s'est constituée dans le but d'acquérir ces terres qu'elle a depuis acquises et de les irriguer. Sa charte lui a été octroyée le 3 octobre 1906. Les fins pour lesquelles la compagnie est établie sont indiquées comme suit dans le mémorandum de l'association :

En particulier, et sans limiter d'aucune façon ni restreindre le caractère général des fins mentionnées dans le présent article et les suivants, d'acquérir de l'Agence canadienne (à responsabilité limitée), aux conditions qu'il plaira aux directeurs d'accepter, les droits, que lui reconnaît la convention passée le 18 septembre 1906 entre elle, la compagnie d'irrigation Robins et la compagnie de bestiaux de Grand-Forks.

Ce prospectus redit certaines conventions qui ont été déposées conformément à la loi anglaise sur les compagnies. Malheureusement nous n'avons pas devant nous ces conventions, et il est difficile de dire quelle en est exactement la teneur. Des députés d'en face ont cru pouvoir en faire, d'après le prospectus, un résumé qui me paraît souverainement injuste. Ils savent aussi bien que moi qu'il est de pratique journalière, dans la formation des compagnies, de déposer des conventions où l'on voit, par exemple, que tout le capital de la compagnie acquéreur a servi à l'achat de certains droits. Tous les jours de cette semaine, à Toronto, par exemple, il va se former quelque compagnie au capital d'un million, et chaque jour de cette même semaine il va se rencontrer quelque lanceur d'affaires minières, quelque prospecteur qui vendra à ces compagnies moyennant un million une parcelle de terrain minier; la convention en sera déposée, le million sera payable en actions de la compagnie, à qui, apparemment, il ne restera plus aucun capital. Le vendeur, celui qui a concédé les droits de mine, devient seul propriétaire de toutes les parts de la compagnie, et on pourrait croire que la compagnie n'existe plus. Qu'arrive-t-il ? Ces mêmes actions sont sur-le-champ rétrocédées à la compagnie ou confiées à un tiers qui représente la compagnie et le vendeur lui-même, ou bien encore une nouvelle compagnie s'organise qui prendra ces actions.

Je suppose bien que c'est là ce qui s'est fait dans le cas actuel, et qu'il est impossible d'établir, comme ont cherché à le faire les députés d'en face, que la compagnie de bestiaux de Grand-Forks ou quelqu'un de ses membres, que la compagnie d'irrigation Robins ou qui que ce soit ait jamais touché les profits que l'on a mentionnés.

Il y a eu trois conventions : d'abord celle par laquelle la compagnie d'irrigation Robins cède à la "Canadian agency," moyennant $50,000 comptant et $450,000 en actions de la compagnie des terres de l'Alberta méridional, tous les droits qui découlent de son marché avec le ministère. Une deuxième convention est celle par laquelle la même compagnie Robins vend à la "Canadian agency," moyennant $225,000 en espèces et $450,000 en actions de la compagnie des terres de l'Alberta méridional, l'actif de la compagnie de bestiaux de Grand-Forks.

C'étaient là deux ventes, et, rappelez-vous, toutes les actions étaient des actions de la compagnie des terres de l'Alberta méridional. Le prospectus dit ensuite qu'il y a eu une troisième convention par laquelle la "Canadian agency" a vendu à la compagnie des terres de l'Alberta méridional, moyennant un million de dollars comptant et $500,000 en actions de cette dernière compagnie, les droits que la "Canadian Agency" tenait des deux premières conventions, savoir celle de Robins et celle de Grand-Forks. Impossible de sortir de là : le prospectus l'énonce en toutes lettres ; il n'y a pas le moindre doute à avoir là-dessus. Je n'ai fait que convertir les livres en dollars, à raison de $5 à la livre. Par suite, mes calculs n'ont pas toute l'exactitude désirable, mais ils suffisent pour faire comprendre les transactions.

Que résulte-t-il de là ? Nous voyons que la compagnie des terres de l'Alberta méridional a disposé de ses valeurs au chiffre de $1,400,000. En fait, la chose n'est peut-être pas encore accomplie, mais elle s'est engagée à céder pour $1,500,000 de ses actions. Or, quel est le chiffre de son capital ? Il n'est que de $2,500,000, et l'émission jusqu'à présent est de 2 millions seulement. Comment pourrait-elle vendre, par exemple, sa première émission, la seule, qui est de 2 millions de parts, quand les courtiers sont en train de vendre pour $1,133,335 de ces parts ? Ce serait là vendre pour $1,300,000 d'actions. Et comment, s'il vous plaît, une compagnie au capital de 2 millions pourrait-elle vendre pour $1,300,000 de ses actions lorsque déjà elle s'est dessaisie de $1,400,000 d'actions. Cela n'est pas possible. Je présume, pour expliquer la chose, que ces compagnies, "Canadian agency" ou d'autres, ont retrocédé à l'Alberta une partie du comptant et une partie des actions. Il est mathématiquement impossible d'arriver à une autre conclusion.

Je crois que cela dispose des allégations que l'on a risquées : il devient impossible que M. McGregor, M. Hitchcock ou d'autres aient pu toucher les profits que des députés d'en face prétendent qu'ils ont faits.

Que l'on me permettre de dire un mot des bénéfices que l'on allègue avoir été réalisés par la compagnie de bestiaux de Grand-Forks. Cette compagnie, au jugement de l'évaluateur de la compagnie des terres de l'Alberta méridional possédait pour $500,000 de biens ; elle avait, dans tous les cas, pas moins de $300,000, peut-être $400,000, de valeurs liquides, si vous me permettez de faire figurer comme telles, les bâtiments, le clôturage en fil de fer, et autres choses de cette sorte. Etait-ce donc en demander un prix exorbitant, que $225,000 en espèces et $400,000 en parts d'une compagnie qui allait s'organiser, pour une entreprise après tout hasardeuse, car il n'était pas le moins du monde certain que ces parts au bout du compte vaudraient quelque chose. Personne ne voudrait vendre des proprietés, réalisables en argent pour $400,000, à un prix moindre que celui obtenu par ces messieurs, c'est à dire $225,000 en argent et $450,000 en actions.

J'en arrive maintenant à l'étude de certains chiffres, que je vais repasser dans l'ordre où les ont présentés les honorables députés. Et d'abord je vais prendre ceux qu'a donnés peu avant l'ajournement de six heures l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Il s'est efforcé de démontrer que cette compagnie allait gagner de l'argent en abondance. Eh bien, qu'est-ce que c'est que la compagnie? C'est le pu-

blic qui achète les valeurs, et si la compagnie y trouve son compte, nous n'avons que faire de nous inquiéter du capitaliste anglais qui a acheté des parts. Voici donc qu'il est disposé de cette objection. Cependant, mon honorable ami avait donné cet exemple pour montrer que la compagnie allait faire avec ses terres un profit déraisonnable. Il a dit que les dépenses seraient de $1,871,000, et, bien que je n'admette pas l'exactitude de ses calculs, je m'en sers pour les besoins de l'argumentation. Il prend les profits bruts que la compagnie, dans son prospectus, se déclare être en mesure de faire, c'est-à-dire $5,185,000 et il dit qu'elle va faire un profit de 3 millions. Examinons la chose. Le prospectus dit que la compagnie va réaliser ces profits bruts en moins de huit ou dix ans. Mettons dix ans, car je prévois qu'en toute probabilité, elle n'aura pas disposé de toutes ses terres dans ce temps-là. A quoi cela nous amène-t-il ? Vous placez en achats de terres $1,870,000, qui vous font retour dans les dix années qui suivent, et en plus $1,129,800. Cela nécessite dix ans pour arriver à ce résultat. C'est-à-dire que, pour ces dix années-là, votre profit est de $1,112,000. Or, l'honorable chef de l'oppositon mentionne la chose comme si c'était un gain tout de suite réalisé. Si cela était, la compagnie, en effet, ferait un profit énorme. Mais en dix ans, $1,112,000 signifient $112,000 par année. Supposé que, par la vente des terres, ce soit cette somme que vous gagniez en une année, qu'est-ce que cela signifierait ? Cela signifierait simplement 6 p. 100 sur votre capital ; malgré cela, il se trouve des députés pour prétendre que c'est là faire un profit scandaleux : un placement de $1,800,000 qui rapporte 6 p. 100 par année. Voilà un calcul qu'il est impossible de mettre de côté, et sûrement il n'indique pas que cette opération va enrichir qui que ce soit.

Toutefois, je n'admets pas l'exactitude des calculs du chef de l'opposition. Permettez-moi de me servir d'un autre exemple. Supposons que j'aille trouver le leader de la gauche (M. R. L. Borden), le représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) et le député de Calgary (M. M. S. McCarthy) et que je leur dise : Messieurs, j'ai conçu un excellent projet d'irrigation des terres qui peut nous rapporter des bénéfices. Pour leur expliquer mon projet, je me fierais à l'estimation faite l'autre soir par le représentant de la division Saint-Antoine, et je leur dirais : Cette entreprise entraînera une dépense de $1,000,000 pour les travaux d'irrigation et le paiement de $382,000 à l'Etat pour le terrain. Vu que mes interlocuteurs ont en grande aversion la majoration des actions, j'ajouterais que le capital de la compagnie ne serait pas majoré. On le fixerait à $1,380,000. Nous émettrions les actions et paierions les $1,380,000. A l'expiration de dix ans, nous vendrions les terres au prix de $4,029,936.25, au dire du député de la division Saint-Antoine et d'après l'estimation des recettes brutes faites par M. Hall dans le prospectus. Quel serait le résultat ? Au bout de dix ans, nous recevrions notre mise et $2,649,363 de plus. Autrement dit, nous rentrerions dans nos fonds et nous toucherions $264,000, par année, soit un intérêt annuel d'environ 19 p. 100 sur notre placement. Assurément, personne ne prétendra que c'est une clause inespérée pour ceux qui auront mis $1,380,000 en jeu de se rembourser à l'expiration de dix années après avoir touché, dans l'intervalle, un intérêt annuel de 19 p. 100.

M. AMES : L'honorable député s'imagine-t-il que, si les conditions du contrat sont observées et si la compagnie peut, d'année en année, revendiquer les titres des terres en raison de ses dépenses, elle ne vendra que la totalité du terrain à l'expiration des dix années ?

M. A. K. MACLEAN : Ce n'est qu'en vendant les terres qu'elle pourra réaliser des bénéfices. Prenons les calculs dont l'honorable député s'est servi l'autre soir et qui sont ceux de l'estimateur, M. Hall. D'où provenaient les bénéfices d'après lui ? De la vente des terres, et il déclarait qu'ils seraient réalisés au bout de dix ans. D'ailleurs, supposons que la compagnie vende chaque année une égale étendue de terrain et reçoive $264,000 annuellement, sa mise ne lui rapporterait que 19 p. 100, par année. D'ailleurs cette estimation est excessive ; il est impossible de retirer un bénéfice net de 17 p. 100.

M. BRISTOL : L'honorable député alloue-t-il quelque chose pour le loyer ?

M. A. K. MACLEAN : Quel loyer ?

M. BRISTOL : $1.50 de l'acre par année.

M. A. K. MACLEAN : Je m'occuperai plus tard de cette question.

M. AMES : Si, chaque année, la compagnie recouvre un dixième de sa mise et, en sus, 19 p. 100 sur sa mise entière, n'est-ce pas un placement avantageux ?

M. A. K. MACLEAN : Elle ne rentrera pas dans ses fonds à l'expiration des dix ans. Elle ne touchera que ce bénéfice sur son premier placement de $1,380,000.

L'hon. M. HAGGART : A qui appartiendront ensuite les travaux d'irrigation et l'eau ?

M. A. K. MACLEAN : A la compagnie, j'imagine, mais je me demande s'ils auront une grande valeur. Au reste, en supposant que les concessions continueraient à rapporter un dividende satisfaisant, je soutiendrais quand même que, dans l'ensemble, l'entreprise ne donne pas de profits exorbitants. Mais, je m'occupe surtout des prétendus bénéfices à retirer de la vente des terres. Ce sont ceux-ci qu'on reproche à la compagnie.

L'hon. M. HAGGART : Ah bah !

M. A. K. MACLEAN : Etant donné les prix exigés par les compagnies d'irrigation et les redevances imposées par les règlements du département, les recettes ne couvriront que les frais d'entretien.

D'après le prospectus de la compagnie, elle n'espère retirer du loyer de l'eau qu'une somme suffisante pour l'entretien de la propriété. Certes, il serait injuste de traiter le représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) de joueur de tennis, le député de Calgary (M. M. S. McCarthy) ou moi de saltimbanques politiques, parce que nous aurions le privilège de recouvrer nos fonds. . .

M. BRISTOL : Quelle partie du capital la compagnie d'irrigation Robins a-t-elle fournie ?

M. A. K. MACLEAN : J'ai déjà traité cette question. Le syndicat Robins n'a jamais prétendu qu'il placerait des fonds dans cette entreprise. Il devait simplement fonder une compagnie qui se mettrait à l'œuvre et la mènerait à bonne fin.

Je désire maintenant étudier cette question sous une autre face. M. Saunders a estimé à $4,529,936 les recettes brutes de l'actif de la compagnie foncière du sud de l'Alberta, déclarant qu'elles seraient réalisées en dix ans. Pour exécuter ses travaux d'irrigation, la compagnie aura d'autres dépenses à faire que celle de $1,000,000 pour submerger le terrain et le paiement de $380,573 à l'Etat. Tout l'argent employé aux travaux d'arrosement devra provenir du capital de la compagnie foncière du sud de l'Alberta. Or, voici les chiffres que doit comprendre l'estimation :

| | |
|---|---|
| Les dépenses préliminaires s'élèveront à.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $ 50,000 |
| Le prix du terrain versé à l'Etat.. .. | 380,753 |
| L'intérêt sur ces sommes sera de.. .. | 37,995 |

M. AMES : Si l'honorable député (M. A. K. Maclean) inclut l'intérêt, il devra calculer que le terrain n'a coûté que 82 cents ½ par acre, en premier lieu.

M. A. K. MACLEAN : Je ne calcule l'intérêt que sur la balance à payer après le premier versement qui aura lieu en 1907, je crois. Il devait y avoir cinq versements égaux. Outre les sommes prémentionnées, les travaux d'irrigation coûteront $1,000,000. Je soutiens qu'il est juste d'ajouter une certaine somme comme intérêt. En dix ans, la compagnie ne pourra pas retirer de la vente des terres une somme suffisante pour acquitter l'intérêt sur $1,000,000. Par conséquent, il est légitime d'ajouter aux dépenses l'intérêt à 5 p. 100 pendant cinq ans. Voici ce que j'entends par là : si la compagnie était déjà organisée et avait vendu $1,000,000, ou plus d'actions, elle paierait l'intérêt aux actionnaires. Je prétends que, pendant les dix premières années, elle ne pourrait pas retirer de la vente des terres l'équivalent de cet intérêt, et qu'il y a lieu d'ajouter de ce chef l'intérêt à 5 p. 100 pendant cinq ans.

De plus, il y a les dépenses nouvelles d'administration, d'annonces, d'immigration, etc., soit $50,000 par année, ou $250,000 pendant cinq ans. Je déclare qu'il faudra encore dépenser annuellement $25,000 pendant cinq ans pour l'entretien des canaux. L'addition de ces sommes donne un total de $2,218,000. Il y a peut-être lieu d'expliquer que, si je ne porte pas au chapitre des dépenses d'administration l'intérêt pendant dix ans, c'est uniquement parce que la compagnie touchera l'intérêt de cinq ans, grâce à la vente de ses terres pendant cet intervalle de temps. En retranchant ces $2,218,568 des $4,029,036, nous constatons que les bénéfices probables de la compagnie seront de $1,812,368, ou d'environ 83 p. 100. A l'expiration de cette période décennale, elle recouvrera son capital.

A la page 2589 des " Débats ", le représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) examine quel serait le juste prix de ces terres, si nous étions en présence d'une " entreprise légitime ", pour me servir de son expression. Voici ses calculs—en les citant, mon seul dessein est de montrer combien il a été injuste :

Prenons le premier calcul :

| | |
|---|---|
| 380,000 acres, à $1.. .. .. .. .. .. | $ 380,000 00 |
| Coût de l'irrigation de chaque quatrième acre, tel qu'indiqué dans le rapport du ministre.. .. .. .. .. | 1,000,000 00 |
| | $1,380,000 00 |

Voilà ce que coûte le terrain et les travaux d'irrigation. En supposant un bénéfice de 50 p. 100 pour la compagnie, il faut ajouter $690,000 aux $1,380,000, et nous avons $2,070,000. Cette somme représenterait le coût du terrain, les travaux d'irrigation et 50 p. 100 de bénéfice pour les bailleurs de fonds.

Le problème ainsi posé paraît-il raisonnable et qu'en résulterait-il ? Cela porterait le prix du terrain à $5.45 l'acre.

Et plus loin, il ajoute :

S'il se fut agi d'une entreprise strictement d'affaires devant rapporter un bénéfice de 50 p. 100 aux bailleurs de fonds, le terrain aurait pu être vendu moins de $6 l'acre.

L'honorable député ne saurait nier qu'il était injuste de dire que les seules dépenses légitimement imputables sur le capital étaient le prix des terres vendues par l'Etat et le coût des travaux d'irrigation. Et l'intérêt ? Et les frais d'entretien ? Et les dépenses éventuelles ? L'honorable député sait que la crue des eaux au printemps peut causer des dommages à ces canaux sur une distance de plusieurs milles et entraîner des pertes considérables. Et les annonces ? Et la propagande que cette compagnie devra entreprendre pour coloniser ces terres ?

Je prétends que cette estimation du coût réel des terres est absurde et que la question n'a pas été exposée d'une façon impartiale. Qu'on fasse les calculs qu'on voudra et l'on s'apercevra que le coût moyen de

ces terres pour la compagnie foncière du sud de l'Alberta, au capital de $2,000,000, ne sera pas inférieur à sept ou huit dollars l'acre, abstraction faite des profits illicites des politiciens auxquels l'honorable député fait allusion.

Je m'occuperai pendant un instant ou deux des assertions de ceux qui prétendent que le contrat ne contient pas les mêmes clauses que le contrat signé avec la compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta. Des députés de la gauche ont cité un rapport présenté au ministre par M. R. H. Campbell, dans lequel ce dernier suggère quelles doivent être les conditions fondamentales du marché. Il est facile de comprendre que M. Campbell, en les soumettant à son supérieur, a logiquement pris pour guide la seule autre convention de même nature à laquelle le département avait pris part à sa connaissance. Il ne s'ensuit pas que M. Campbell fût d'avis qu'il serait préjudiciable de laisser de côté la stipulation inscrite dans le contrat signé avec la compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta.

S'il faut attacher un grand poids à l'avis d'un seul fonctionnaire, je ferai observer qu'un attaché du ministère, M. Genest, a laissé entendre, dans le rapport qu'il a soumis à M. Campbell, que toutes les conditions auxquelles la compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta avait souscrit ne pouvaient pas convenablement être imposées à l'autre compagnie. Des raisons ont pu justifier l'insertion de cette stipulation dans le contrat signé avec la première compagnie. Mais, selon moi, c'était une entreprise absolument différente, et je me propose de le prouver à l'aide de deux ou trois arguments.

L'honorable député a tort de recourir au sarcasme car celui-ci ne prouve rien. Il voit tout d'un mauvais œil. Quelques députés ont laissé entendre, et j'ai moi-même remarqué, que le représentant de la division Saint-Antoine de Montréal, lorsqu'il discute un arrangement relatif à la vente de terrains, est trop enclin à imputer des motifs pervers à tout le monde. Il remplirait beaucoup mieux ses devoirs de député, en raisonnant avec impartialité. S'il peut établir que des fautes ont été commises, qu'il les expose et permette à ses collègues de tirer les conclusions qui leur paraîtront légitimes. Assurément, les insinuations et la raillerie n'ont jamais rien prouvé ni rien réfuté.

La compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta possédait un terrain de 500.000 acres de superficie. Celui-ci lui avait été concédé à titre de subvention en sa qualité de compagnie de chemin de fer et il ne lui coûtait rien dans un sens. Elle avait déjà dépensé plus de $600,000 pour construire ses prises d'eau, ses principaux canaux, ses réservoirs et ses décharges. Il y avait à côté un autre terrain de 500,000 acres. Si je comprends bien, ces 500,000 se touchaient.

M. A. K. MACLEAN.

Ces derniers furent achetés à l'Etat au prix réel de $2.40 l'acre, et non de $3. A vrai dire, le prix convenu était de $3, mais la compaganie obtint la permission de retrancher ce qu'elle avait dépensé en travaux d'irrigation sur les autres 50,000 acres. La compagnie d'irrigation d'Alberta, ayant son outillage d'irrigation, si je puis me servir de cette expression, ou la principale partie de son outillage, ayant fait les plus lourdes dépenses nécessaires pour submerger, non seulement, son premier terrain d'un demi-million d'acres mais le second d'une égale étendue, la compagnie, dis-je, pourrait peut-être vendre le tout au prix de $5 l'acre.

M. AMES : L'honorable député sait-il qu'elle submerge une autre lisière de terrain au moyen des eaux d'une autre rivière ?

M. A. K. MACLEAN : Je n'en sais rien mais, si l'honorable député affirme qu'elle utilise un autre cours d'eau pour ses travaux d'irrigation, je m'en rapporterai à lui. Du reste certaines parties de ce terrain contiguës à l'autre concession de 50,000 acres pouvaient certainement être submergées, du moins en partie, au moyen des anciennes installations de cette compagnie.

Il y a autre chose. On m'a laissé entendre que la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta était riche. Elle était probablement en mesure de faire face à cette dépense et, en ajoutant ces 500,000 acres au terrain qu'elle possédait tout d'abord, elle n'a pas eu à débourser beaucoup plus pour frais d'administration, de publicité et de propagande. Même si elle a dû consacrer des sommes considérables à l'irrigation des nouvelles terres, ses dépenses ne sont pas comparables à celles de la compagnie foncière du sud de l'Alberta. Pour se conformer aux stipulations du contrat de vente des derniers 50,000 acres, elle n'avait que $700,000 à dépenser afin de prolonger ses canaux d'irrigation, tandis que la compagnie foncière du sud de l'Alberta était tenue de consacrer un million de dollars, en réalité, $800,000, pour irriguer une superficie de 382,000 acres.

M. AMES : $762,000.

M. A. K. MACLEAN : Elle devrait dépenser un million, tandis que l'autre compagnie n'avait que $70,000 à débourser pour submerger un terrain de 500,000 acres.

Il y a lieu d'ajouter qu'il serait impossible de se rendre en Angleterre ou aux Etats-Unis pour obtenir les fonds nécessaires à l'irrigation de ces terres ou de tout autre terrain, si le prix de vente ne devait pas dépasser $5 l'acre. J'ignore ce qu'en pensent mes collègues, mais je doute qu'il eut été sage d'imposer cette condition. On pourra me dire qu'elle était inoffensive, pour le moins ; mais il y a plusieurs moyens de s'y soustraire. Que peut-il arriver ? La compagnie de chemin de fer, de

terres et d'irrigation de l'Alberta pourrait vendre dès demain ces 500,000 acres, au prix de $5 l'acre à une autre compagnie qui les annoncerait, y établirait des colons et vendrait sa propriété le plus cher qu'elle pourrait. Le colon en serait-il mieux ? Je crois qu'on peut poser en principe qu'il est difficile de donner à ces terres une valeur arbitraire, et que le nombre des acheteurs et des terres disponibles est inévitablement le régulateur des prix. Il n'y a pas lieu d'appréhender que la compagnie foncière du sud de l'Alberta traite injustement les colons.

Au nord de son terrain, le Pacifique-Canadien offre de vendre aux cultivateurs qui voudront les irriguer 3,000,000 d'acres de terre. Au sud, la compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta possède un million d'acres qu'elle leur offre et dont elle devra vendre la moitié à peu près au prix de $5 l'acre. Comment la compagnie foncière pourrait-elle traiter le colon autrement qu'il ne consentirait à l'être ? Comment celui-ci pourrait-il en souffrir vu qu'il y a autour de ces 380,000 acres, 4,000,000 d'acres de terres propres à la culture et des millions et des millions d'autres terrains arables disséminés ici et là dans tout l'Ouest ? Je le répète, si la compagnie foncière du sud de l'Alberta faisait la folie d'exiger un prix inabordable, personne n'en souffrirait. Alors, si l'Etat jugeait à propos d'intervenir, il pourrait exproprier la compagnie de ses travaux d'irrigation et vendre les terres à un prix qui lui paraîtrait raisonnable.

Ce n'est pas tout. Quelqu'un l'a déjà dit, d'après une stipulation du contrat, cette compagnie doit vendre jusqu'au dernier acre de terre dans un délai de quinze ans ; autrement, la couronne rentrera en possession des terres. La députation comprendra aisément que la compagnie, pour éviter la confiscation d'une grande partie du terrain pour lequel elle aura dépensé de fortes sommes, devra s'empresser de vendre ces terres. Or, personne ne les achèterait, si le prix n'était pas raisonnable. S'il fallait empêcher la compagnie d'attribuer à son terrain une valeur trop élevée, il suffirait pour cela de la stipulation du contrat relative à la confiscation par l'Etat au cas où les terres ne seraient pas vendues dans un délai de quinze ans. Si l'on considère de plus qu'il y a, autour de cette lisière, 4,000, 000 d'acres de terres arrosées ou sur le point d'être irriguées, et plusieurs acres d'un terrain aride mais susceptible d'être rendu à la culture, on s'apercevra qu'il n'y a pas lieu d'appréhender que cette insignifiante compagnie foncière du sud de l'Alberta exige un prix inaborable.

M. AMES : L'honorable député veut-il indiquer la clause qui oblige la compagnie à vendre aux colons le reste des terres qu'elle possédera à l'expiration de quinze ans.

M. A. K. MACLEAN : Je suppose que le contrat signé avec la compagnie de l'Alberta renferme la même stipulation à ce sujet que le contrat signé avec la compagnie du sud de l'Alberta. Il va sans dire que personne ne désirera acquérir ces terres irriguées, sauf pour s'y établir. Tel a été le sort des terres irriguées des Etats-Unis et il devra nécessairement en être de même au Canada. Ces terres sont peuplées par de petits propriétaires et notre but est de favoriser ces derniers.

Disons un mot du tarif de l'eau. Le chef de l'opposition et le représentant de Toronto-centre (M. Bristol), ont découvert que cette compagnie foncière retirerait annuellement des bénéfices mirobolants des concessions hydrauliques. L'Etat réglemente le tarif des prix. L'article 51 de la loi sur l'irrigation du Nord-Ouest permet au ministre, entre autres choses de réglementer de temps à autre les prix que pourront demander les licenciés pour l'eau et la publication du tarif de ces prix. Le contrat signé avec la compagnie d'irrigation Robins contient un article ainsi conçu :

> La concession des privilèges demandés dans ladite requête, ni aucune stipulation du contrat s'y rapportant, ne nuira en rien aux droits de régler les prix exigés pour l'eau, droits conférés au ministre par la loi de 1898 sur l'irrigation du Nord-Ouest ou par les lois qui l'ont modifiée ou qui la modifieront plus tard.

A mon sens, sans prétendre comprendre bien clairement cette question des ventes d'eau, la politique du ministère à cet égard n'est pas bien arrêtée et les compagnies de chemins de fer et d'irrigation et le département de l'Intérieur en conviennent. Je désire citer un extrait des circulaires de la compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta se rapportant à la fourniture de l'eau. Voici :

> L'eau se vend au pied cube ou par fraction de pied cube coulant au delà d'un certain point en une seconde de temps. Ainsi, un canal quadrangulaire, ou une conduite, d'un pied de profondeur et d'un pied de largeur, rempli d'eau et laissant passer en moyenne un pied d'eau en une seconde de temps représente ce qu'on appelle " un pied cube par seconde ". L'eau est mesurée pendant qu'elle coule sur un appareil très simple appelé enclos (weir).
>
> Un pied cube par seconde est considéré comme une estimation généreuse pour l'irrigation de 150 acres de terre dans ce district. La compagnie exige un loyer annuel de $150 par pied cube à la seconde qu'elle fournira aux terres qu'elle aura vendues. C'est pourquoi on entend parfois dire que l'eau coûte annuellement $1 par acre.

Si je comprends bien, l'eau se vend d'après le principe qu'un pied cube coulant de la manière décrite dans cette circulaire suffit à arroser 150 acres de terre et coûte $150, autrement dit $1 par acre. Bien qu'elle semble coûter $1.50 par acre, parce que la

quantité fournie suffit à arroser 150 acres, le prix n'est en réalité que de $1 par acre.

Le chef de l'opposition a déclaré que cette compagnie retirerait $202,000 pour la fourniture de l'eau, ajoutant qu'elle réaliserait un bénéfice net de $160,000. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'on ne paie que l'eau qu'on emploie. Certains cultivateurs auront besoin de moins d'eau que d'autres ; les uns auront assez de $75 d'eau pour un terrain de 160 acres. Il faut aussi se rappeler que toute l'étendue de la concession n'aura pas besoin d'être submergée. Le chef de l'opposition a supposé le contraire, en faisant ses calculs. On sait qu'il suffira d'irriguer un quart du terrain et que les $160,000 de bénéfices qu'il prévoit doivent être divisés par quatre, ce qui laisse un profit net de $400,000, par année. Dans son prospectus, la compagnie affirme que l'entretien du canal coûtera de $40,000 à $50,000. Par conséquent, elle ne retirera aucun profit de la vente de l'eau et elle le dit dans son prospectus.

Un mot ou deux du contrat en général. Les parties contractantes sont M. Robins et la couronne représentée par le ministère de l'Intérieur. On a fait observer que la compagnie d'irrigation Robins n'était pas constituée en corporation. Personne n'a dit le contraire. M. Robins a déclaré, par l'organe de son avocat que, lorsque le marché serait conclu, il irait en Angleterre fonder une compagnie. C'est ce qu'il a fait. Ni M. Robins, ni son avocat, M. Chrysler, n'a promis autre chose.

Une autre stipulation exige que la compagnie, pendant chacune des cinq premières années, dépense au moins le dixième des sommes qui figurent sur le mémoire soumis par elle pour établir le coût de l'entreprise. Cet état porte que les dépenses s'élèveront à près de $1,000,000. Cela revient à dire que la compagnie aura déboursé $500,000 en cinq ans.

Quelqu'un a dit que c'était un grand avantage pour la compagnie de n'avoir à payer le terrain qu'après cinq ans, bien qu'en réalité elle doive dépenser $100,000 par année pendant les premiers cinq ans en travaux d'irrigation compris dans le prix d'achat. D'ailleurs, qui pourrait trouver à redire ? Certes, ce ne peut être celui qui est en quête de terres arables, puisqu'il peut en trouver en abondance dans l'Ouest, sans bourse délier. Ce n'est pas, non plus, celui qui désire une terre irriguée, attendu que cette compagnie entreprend la louable tâche d'irriguer 380,000 acres de terrain.

Assurément aucun Canadien n'a de reproches à faire car, grâce à ce marché, la majeure partie de ces terres deviendront propres à la culture ou à l'élevage, ce qui aura pour résultat de grossir le revenu et d'accroître la population. La province d'Alberta ne se plaindra pas, non plus, puisqu'elle pourra imposer des terres qui, aujourd'hui, ne lui rapportent rien.

M. A. K. MACLEAN.

Les autorités provinciales ou municipales qui profitent de la vente des terres dans cette région n'auront pas de griefs puisque la valeur du terrain augmentera de plusieurs milliers de dollars.

Les éleveurs, certes, n'ont pas lieu de se plaindre, car leur industrie deviendra plus profitable et le nouvel état de choses contribuera à diminuer la mortalité parmi les bestiaux dont ils ont souffert cet hiver. Les acquéreurs de terrains ne peuvent trouver à redire, puisque personne ne séquestrera les habitants du Colorado ou du Wyoming pour les contraindre à acheter ces terres au prix exigé par la compagnie.

Personne ne récrimine, sauf les députés de l'opposition, encore ne sont-ils qu'une poignée. Je ne veux pas faire fi de leurs protestations ; néanmoins, la question se résume à ceci : ni au Canada, ni en Angleterre, ni aux Etats-Unis d'où viendront les colons qui peuplent cette région, nulle part enfin, personne ne s'élève contre cette convention, sauf les membres de la loyale opposition de Sa Majesté aux Communes. Je ne suis pas prêt à admettre qu'ils s'inquiètent beaucoup du mérite de cette convention. J'appréhende qu'ils ne s'occupent de la politique plutôt que des terres. Leur seul mobile, je le crains, est d'établir des installations d'irrigation, des canaux, des réservoirs et des décharges dans le champ de la politique canadienne, non dans le dessein de favoriser l'Ouest, de rendre ces plaines arides à la culture, de faire du bien à tout le pays, mais afin d'étayer leurs machinations politiques. Bien que la gauche se soit élevée contre ce marché, je n'en soutiens pas moins qu'il est avantageux pour le pays et qu'il contribuera à coloniser ce territoire, à accroître notre population, à rendre imposables des terres qui ne l'étaient pas. Il ne mérite pas la censure que comporte le projet de résolution de l'honorable député (M. M. S. McCarthy) et celui-ci devrait être repoussé par la Chambre.

M. NORTHRUP (Hastings-est) : En toute justice, je dois féliciter le député de Lunenburg (M. Maclean) de ce que, parmi toute la députation libérale sans en excepter le ministre de l'Intérieur, il a été seul capable de saisir le sens du projet de résolution et comprendre sur quel terrain l'opposition s'est placée. Je le félicite encore plus d'avoir été assez adroit pour ne pas entreprendre de repousser la grave accusation que renferme le projet de résolution. A l'exemple de quelques-uns de ses amis, il a commencé par tourner en ridicule le débat d'aujourd'hui et de mardi dernier, en affirmant que nous ne parlions pas de l'irrigation mais des individus. Et pourquoi en serait-il autrement ? La Chambre n'est pas saisie de la question de l'irrigation. Le projet de résolution ne vise pas ce sujet ; il nous invite à rechercher les hommes et leur conduite, et il prend le ministère à partie parce que celui-ci a négligé son devoir.

Permettez-moi d'en donner lecture afin que nous comprenions bien quel est le champ de la discussion :

La Chambre, bien qu'elle approuve toute entreprise raisonnable et légitime pour le développement et la colonisation de cette partie de l'ouest canadien qui ne peut être rendue à la culture qu'au moyen de l'irrigation, blâme la conduite du ministère relativement au contrat Robins, parce qu'elle est d'avis qu'il n'a pas su sauvegarder les droits de la population, qu'il a subordonné l'intérêt public à celui de spéculateurs, et que, pour favoriser certains amis, il a permis que l'entreprise fût obérée par les profits des promoteurs qui, en définitive, devront être payés par les colons futurs.

Assurément, il s'agit des hommes et de leur conduite, et non de l'irrigation. Pour l'avoir oublié, tous les partisans du ministère qui ont pris la parole sont tombés dans la même erreur que le député de Lunenburg.

Bien que les circonstances de l'affaire soient multiples et compliquées, assez de faits sont admis pour nous permettre de tirer de légitimes conclusions. D'abord, on doit admettre que le ministère, à titre de mandataire de la population canadienne, a des devoirs à remplir. Il n'existe aucun doute sur la nature de ces devoirs. Il ne doit pas en exister, surtout parmi la droite, vu la doctrine que le parti libéral a formellement proclamée lorsqu'il a tenu de solennelles assises dans la ville d'Ottawa. Nous nous rappelons le congrès de 1893 auquel le premier ministre, le chef du parti libéral, avait convoqué l'élite de ses partisans depuis les bords de l'Atlantique jusqu'au rivage du Pacifique. Ce congrès s'est réuni à Ottawa et a adopté une profession de foi pour la soumettre au peuple dans l'espérance que celui-ci confierait les rênes du pouvoir au parti libéral. A l'élection suivante, celui-ci fut placé à la tête des affaires publiques qu'il a toujours dirigées de ce moment-là. On aurait cru qu'après une énonciation aussi claire et aussi formelle de la politique libérale, le ministre de l'Intérieur aurait eu quelque idée des doctrines de son parti. Permettez-moi de citer le compte rendu officiel des délibérations du grand congrès du parti libéral qui s'est réuni à Ottawa en 1893 :

On m'a remis un projet de résolution dont la teneur est peut-être inconnue à quelques-uns d'entre vous. Il a pour but de soumettre de nouveau au pays une doctrine que nous avons prêchée pendant des années, car nous n'imitons pas les tories qui changent de terrain: nous adhérons constamment aux mêmes principes. Je suis bien aise de soumettre ce projet de résolution à cette nombreuse assemblée, la plus belle réunion politique qui ait jamais eu lieu au Canada à mon avis. Voici:

Cette convention est d'avis que les terres publiques ne devraient être vendues qu'aux colons de bonne foi, et non à des spéculateurs, à des conditions raisonnables d'établissements et en telles quantités que les colons peuvent posséder et cultiver raisonnablement.

Et plus loin, il disait :

La concession des terres aux vrais colons au Nord-Ouest est une question qui intéresse plus que la province et le Nord-Ouest; elle concerne tout le Dominion.

Cette après-midi, nous avons entendu des députés de la droite se moquer d'un citoyen de la province de Québec qui intervenait dans une question qui aux yeux de ces railleurs, concernait exclusivement le Nord-Ouest. Pourtant le grand parti libéral, dans un congrès, a déclaré à juste titre qu'il croyait que toutes les parties du Dominion étaient également intéressées au progrès de cette région. Ayant examiné les devoirs du Gouvernement à la lumière des principes qu'il a lui-même énoncés, il me semble que l'honorable préopinant a posé la question sous son véritable jour lorsqu'il s'est demandé si la convention conclue par l'Etat était légitime. Il s'est servi de cette expression : Le contrat Robins est-il avantageux ? Sera-t-il utile au pays ? En l'entendant demander s'il était avantageux, j'ai supposé qu'il entendait dire : le ministère devait-il conclure ce marché ? En effet, c'est réellement la question. Tout faut-fuyant serait inutile.

L'un des orateurs a fait injure à l'intelligence de la députation, en déclarant que la gauche n'avait pas lieu de se plaindre de ce que MM. Hitchcock et McGregor aient retiré des bénéfices de l'entreprise, et en demandant ce qu'il fallait penser de lord Strathcona et de lord Mount-Stephen et des richesses qu'ils ont acquises dans l'entreprise du Pacifique-Canadien. J'aurais passé ce rapprochement sous silence, si cet abracadabrant commentaire n'avait pas provoqué dans les rangs de la droite des cris d'approbation plus enthousiastes que ceux qui ont salué n'importe quelle autre observation. Nos contradicteurs croient-ils sincèrement que nous n'avons pas le droit de discuter le marché conclu avec MM. Hitchcock et McGregor parce qu'un cabinet conservateur a traité, il y a près de trente ans, de la construction du Pacifique-Canadien avec lord Strathcona et lord Mount-Stephen ?

Souffrez que je signale deux ou trois différences entre les deux cas. Lorsque le cabinet conservateur a signé un contrat avec lord Strathcona et lord Mount-Stephen les représentants de la compagnie du Pacifique-Canadien, ce projet était connu du public depuis des années. Libéraux et conservateurs avaient pendant longtemps cherché quelqu'un pour le mener à bonne fin, mais les premiers avaient pitoyablement échoué. Peut-on dire que l'objet du marché conclu avec MM. Hitchcock et McGregor était connu du public depuis des années, et que le ministère avait cherché dans l'univers quelqu'un qui consentît à la convention qui fut conclue avec M. Guy Tracy Robins. Lorsqu'une entreprise fut adjugée à lord Strathcona et à lord Mount-Stephen ceux-ci se mirent à l'œuvre et relièrent l'Atlantique

au Pacifique par une voie ferrée. Quelqu'un de la droite aura-t-il l'obligeance d'indiquer une seule démarche faite par M. Guy Tracy Robins dans le dessein d'observer son marché avec l'Etat ? Me dira-t-on que le Dominion du Canada a retiré le moindre avantage de ses rapports avec M. Guy Tracy Robins et ses associés ? Quand lord Strathcona et lord Mount-Stephen ont accepté l'entreprise, ils ont risqué tout ce qu'ils possédaient au monde. Ce n'est pas un secret, mais un fait historique, qu'un jour vint où ces messieurs et leurs amis jouèrent leur va-tout et auraient été ruinés si le pays ne leur était pas venu en aide, au moyen d'un prêt de $30,000,000.

Par une belle matinée du printemps, M. Guy Tracy Robins apparut subitement dans le Nord-Ouest, ayant pour tout avoir une raquette de tennis, un complet de flanelle et assez d'argent pour payer sa pension, j'imagine. Je ne lui fais aucun reproche, mais voilà la pure vérité au sujet de l'homme que l'on compare à lord Strathcona et à lord Mount-Stephen. Il vint, il vit et il vainquit. Après avoir passé quelques mois à jouer au tennis, il quitta le pays ayant une promesse de vente dans sa poche et se rendit en Angleterre où il la vendit $500,000.

Après que la doctrine de chaque parti aura été exposée par les champions que le député de Vancouver lui-même a choisis, les députés de la droite diront-ils par leurs votes—ils le feront dans un instant, je n'en doute pas—que la conduite du ministère dans cette affaire a été des plus raisonnables, légitimes, prudentes et prévoyantes ? Je leur demanderai—sans m'occuper de leurs électeurs qu'ils ne consultent jamais—comment ils peuvent en conscience dire que la conduite du ministère a été sage et convenable, lorsqu'un individu a pu venir d'Angleterre passer quelques mois au Canada à ne rien faire et s'en aller après avoir obtenu d'un ministre une promesse de vente si précieuse qu'elle lui a rapporté $500,000 pour sa part ?

Il y a encore deux autres personnages dans le Nord-Ouest, un qui est banquier, l'autre propriétaire d'écuries de louage. On s'est beaucoup récrié parce que l'on a mentionné l'occupation de cet homme. Or, j'ai suivi ce débat d'un bout à l'autre, et je n'ai pas entendu un seul mot prononcé contre M. McGregor en qualité de propriétaire d'écuries de louage ou comme ayant une autre occupation; mais lorsque nous voyons que le Gouvernement accorde à certaines gens des faveurs qu'aucune autre personne ne peut obtenir nous avons le droit de nous demander quelles sont ces personnes. Tout ce que nous savons de M. McGregor, c'est que c'était un propriétaire d'écuries de louage résidant à Brandon, ville qui avait autrefois le plaisir et l'honneur d'être le séjour de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Siffon). Voilà tout ce que nous savons de M. McGregor avant son entrée dans la vie publique, où il a, depuis, très bien réussi. Personne ne peut contredire rien de ce que j'ai dit au sujet de M. McGregor, de M. Hitchcock, ou de M. Robins. Il est admis qu'en 1901, ces deux derniers se sont emparés d'une étendue de 100,000 acres de terres, sur une simple demande de bail et qu'ils ont occupé ces terres bien qu'elles n'en aient obtenu le bail qu'au bout de deux ans. Après cela le Gouvernement adopta un décret contenant cet article extraordinaire de privilège d'enclore. En 1906 MM. Hitchcock et McGregor s'unirent à M. Robins et le Gouvernement adopta un autre décret en leur faveur leur donnant le droit d'acheter 10,000 acres de terres à un dollar l'acre.

Après les révélations qui ont eu lieu à la session dernière concernant la North Atlantic Trading Company, une compagnie formée sous l'égide du même ministre de l'Intérieur (M. Sifton) qui a autorisé l'organisation de cette compagnie d'irrigation était ministre—et vu la nature du contrat que nous discutons, je veux demander quelle perspective il y a, sous le ministre actuel, d'un changement pour le mieux dans les méthodes d'administration. Que le contrat intervenu avec la North Atlantic Trading Company fut bon ou mauvais, sage ou imprudent, il est une chose certaine que tous les ans on y ajoutait quelque chose, et que ce que le ministre ou le sous-ministre y ajoutait, était toujours dans les intérêts de la compagnie et jamais dans les intérêts du peuple. Il en est de même du contrat présentement en discussion devant la Chambre. Tous les changements qu'on y a apportés sont à l'avantage de ces hommes chanceux; jamais on ne leur a demandé de céder aucun droit, et dans chaque cas c'étaient les droits du peuple que l'on sacrifiait. Lorsque nous considérons tout cela, je crois que nous avons raison de soupçonner que le même esprit qui a présidé à la passation de ce contrat malheureux avec la North Atlantic Trading Campany, perce trop dans le contrat avec la compagnie d'irrigation Robins.

Lorsque le temps vint pour la compagnie Robins de choisir ses terres, on découvrit que MM. McGregor et Hitchcock avaient deux baux qu'il était absolument nécessaire à la compagnie Robins d'obtenir. Mon honorable ami qui vient de parler (M. McLean) nous a dit que cette compagnie n'était pas obligée d'acheter ces terres, qu'elle aurait pu se procurer ailleurs d'autres terres en quantité suffisante, et qu'il n'était pas juste de dire que l'on avait accordé à MM. Hitchcock et McGregor des privilèges exceptionnels. Mais quels sont les faits? Ces deux personnes avaient le droit d'occuper leurs terres pendant vingt et un ans ; personne ne pouvait les troubler dans leur possession, et il était absolument impossible à la compagnie Robins d'irriguer ses terrains avec profit à moins d'acquérir ceux de MM. Hitchcock et McGregor. Ces deux personnes occupaient plus de 100,000 acres d'un terrain qui avait besoin d'eau et que la compagnie Robins était obligée de traverser

afin d'irriguer le sien. Il lui fallait faire un canal sur un parcours de quarante milles à travers les terres de MM .Hitchcock et McGregor sans aucun profit pour elle-même. Mais si elle pouvait obtenir la possession de ces terres alors elle réaliserait un profit sur chaque acre irrigué au lieu de faire ce canal de quarante milles sans en retirer aucun bénéfice. Il est facile de comprendre la situation dans laquelle la compagnie Robins se serait trouvée si elle avait été obligée d'irriguer à ses frais et sans profit pour elle-même quarante milles de territoire appartenant à d'autres.

C'est là que l'esprit supérieur, pas celui du propriétaire d'écuries de louage, a compris aisément comment une compagnie qui voudrait faire des travaux d'irrigation serait obligée d'acheter ses terres et celles concédées à ses associés en vertu d'un bail portant privilège. Lorsque le peuple apprendra les profits que M. Robins, joueur de tennis, M. Hitchcock, banquier, et M. McGregor, propriétaire d'écuries de louage et d'autres personnes dont on ne peut pas savoir les noms maintenant, ont réalisés dans cette affaire, il n'aura pas de peine à découvrir qui a préparé toute l'affaire. En conséquence de la nécessité dans laquelle se trouvait la compagnie Robins d'obtenir les 100,000 acres de terres possédées par MM. Hitchcock et McGregor, elle se trouvait obligée à lui en payer un prix excessif et elle le lui a payé. Nous voyons dans le prospectus publié en Angleterre—pays dont les lois font un crime d'affirmer dans un prospectus une chose qui n'est pas vraie —que la compagnie Grand-Forks Cattle Company a payé ces terrains un peu moins que $10,000, et les a revendus plus de $100,000, faisant un profit net de $103,000. Cette compagnie a pu réaliser en outre $225,000 sur ses bestiaux qu'elle a vendus à son prix à la compagnie Robins qui a été forcée de les acheter. Et de quelle manière a-t-on fait l'évaluation de ces bestiaux ? Simplement en en faisant le calcul dans les livres de la compagnie. Représentons-nous seulement le fait de quelqu'un achetant un ranche avec ses bestiaux, et acceptant—sans faire une inspection personnellle de la quantité de têtes—les chiffres inscrits dans les livres de la compagnie. Représentons-nous un homme assis dans le bureau d'un propriétaire de ranche dans le mois de février, et faisant l'estimation dans ses livres de la valeur des bestiaux dans le ranche. Croit-on qu'un propriétaire de ranche pourrait vendre ses animaux de cette manière s'il ne tenait pas son fouet levé sur les épaules de l'acheteur. Mais lorsque nous voyons qui était entre les mains de cette compagnie d'élevage, nous comprenons facilement comment elle a pu faire un profit de près d'un quart de million de dollars sur ce qu'elle a vendu à la compagnie d'irrigation Robins, de sorte que nous n'avons pas seulement les $500,000 réalisés par M. Guy Tracy Robins, mais les $100,000 de profit sur le terrain et celui de $225,000 sur les bestiaux, simplement parce que le Gouvernement a signé des contrats que jamais un homme d'affaires n'aurait voulu accorder.

M. Robins ayant obtenu l'option de ces terrains s'en alla en Europe et les vendit. Nous voyons ensuite apparaître sur la scène la " Canada Agency Company ", compagnie composée autant que nous pouvons savoir d'une seule personne, le major Saint-Aubin, qui était aussi membre de la " Grand-Forks Cattle Company ". Cette " Canada Agency Company " acheta avec empressement tout ce que M. Guy Tracy Robins et sa compagnie avaient à vendre, ce qui concentrait tous les intérêts de Robins, Hitchcock et McGregor dans la " Canada Agency ". Cette compagnie prit ces personnages sous son égide et la compagnie d'irrigation Robins dut payer pour cela la somme de £65,000.

Notre honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) nous a dit que ce n'était pas son affaire ni l'affaire de personne de savoir quels profits cette compagnie avait faits. A-t-on jamais entendu un ministre de la couronne énoncer une proposition aussi monstrueuse, et est-il possible que le peuple permettra longtemps encore à nos ministres de se moquer autant que cela des Canadiens et de leurs droits ?

Nous avons cru jusqu'à présent que c'était le devoir du Gouvernement de faire tout ce qui était en son pouvoir dans l'intérêt du colon, et c'était en effet un des articles du programme de nos adversaires.

Voyons comment ils ont tenu leurs promesses ? Ils ont d'abord formé une compagnie d'irrigation pour améliorer des terres du colon, et je leur accorde le mérite de ce projet. Mais ils n'ont pas fait de l'irrigation ; ils n'ont que formé une compagnie. Et qu'ont-ils payé pour avoir cette compagnie ? Qu'est-ce que le très honorable premier ministre dirait si traversant un jour ce désert aride, et qu'un colon auquel il demanderait quel prix il a payé sa terre et quels bénéfices lui ont rapportés cette irrigation, lui répondait : J'ai payé ma part des $500,000 que vous avez donnés à M. Robins des $100,000 que vous avez donnés à Hitchcock et McGregor pour leurs terres, des $225,000 que vous avez payés à la " Grand-Forks Cattle Company " pour ses bestiaux, et des £65,000 sterling que vous avez donnés à la " Canada Agency " pour ses services, et je crois en avoir payé assez sans payer en outre des profits illimités à cette compagnie à laquelle le Gouvernement a donné l'existence dans le but de procurer une irrigation à bon marché à la population du Nord-Ouest. Est-ce qu'un de ces ministres qui dans cette Chambre montre tant d'audace devant nous, qui ne sommes pas obligés de gagner notre pain à la sueur de notre front dans les champs du Nord-Ouest, oserait regarder en face un de ces pauvres colons établis sur ces terres arides, et admettre qu'il lui

a fait payer sa part de tous ces profits que se sont partagés des favoris du Gouvernement ?

Est-il étonnant qu'un pauvre homme qui a de la misère à gagner sa vie dans les champs, et qui est obligé de payer sa part de ces profits énormes, ne vienne pas à se demander si d'autres n'ont pas eu une part dans ce grappillage, ou si Guy Tracy Robins et Hitchcock et McGregor l'ont gardé pour eux seuls ?

Je crois avoir démontré que nous avons raison de condamner l'action du Gouvernement. Je ne veux pas entrer dans le détail des chiffres, mais on me permettra de les examiner un instant à un autre point de vue. Si le Gouvernement avait été composé d'hommes d'affaires, et s'était conduit comme on le fait en affaires, il aurait organisé une compagnie qui pouvait se mettre à l'œuvre sans avoir à porter le poids de ces dépenses. Mais au contraire voici une compagnie qui commence avec un fardeau de £300,000—environ $1,500,000—qui n'a pas d'autre actif à montrer que les biens de la Grand-Forks Cattle Company, évaluées à $300,000 et 10,000 acres de terres évaluées à un dollar l'acre. Peut-on dire que le Gouvernement n'aurait pas pu trouver une compagnie plus en état que celle-là de faire ces travaux d'irrigation dans les intérêts du public ?

Encore un mot sur cette question d'irrigation. De la manière que je comprends le contrat, la compagnie n'est obligée qu'à irriguer un quart de la terre, et si elle remplit cette condition elle a droit à une réduction de $2 sur le prix de la terre. C'est-à-dire qu'on lui vend la terre à $3 l'acre, mais si la compagnie trouve les moyens d'irriguer un quart de la terre, elle profite de la réduction de $2 sur chaque acre qu'elle a acheté.

En d'autres mots, car c'est la même proportion, vous vendez votre terre à $3 l'acre, et vous ne prétendez pas que vous la sacrifiez ; puis vous offrez à ces mêmes gens virtuellement $8 l'acre pour en irriguer un quart. Tel est en somme le résultat de l'opération, et cependant nos amis de la droite sont prêts à remercier le ciel de nous avoir donné une administration aussi intelligente, comprenant aussi bien les affaires et aussi heureuse dans ses entreprises.

J'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) repousser toute responsabilité dans l'adjudication de ces baux à MM. Hitchcock et McGregor, parce qu'ils avaient été faits avant 1903, avant qu'il fut ministre. En est-on rendu à ce point que même des membres du Gouvernement répudient leurs actes, sans compter des députés dont plusieurs ont répudié leurs collègues aussitôt qu'ils avaient cessé d'être membres du Parlement ?

J'avais toujours cru qu'il existait un principe constitutionnel qui était universellement reconnu et admis. C'est que chaque



ministre est responsable des actes de tous les autres, et que le ministre qui en remplace un autre accepte la responsabilité de tout ce que le cabinet a fait depuis qu'il existe. Mais le ministre de l'Intérieur—qui semblait conserver encore un peu le sentiment de la honte et de la modestie—tout en ne voulant pas être aussi sévère que certains membres de la gauche dans leurs condamnations de ces baux iniques, a voulu dégager sa responsabilité de ce qui avait été fait avant son entrée dans le ministère. J'ai été encore bien plus surpris de lui entendre ne faire remonter la naissance du cabinet Laurier qu'à la date de son entrée dans ce cabinet. On a dû remarquer que le ministre a dit que ces choses avaient été faites par l'ex-gouvernement. Etait-ce une confession? L'honorable ministre de l'Intérieur a chanté plusieurs airs dans cette Chambre. Quelquefois il a prophétisé juste, mais pas toujours. Je me demande s'il voulait parler des ministres actuels lorsqu'il a dit : "les membres de l'ancien gouvernement."

L'honorable député de Lunenburg (M. A. K. McLean) a justifié dans le bail avec MM. McGregor et Hitchcock, l'article que les membres de la gauche ont attaqué si vivement, celui qui remplace l'ancien en vertu duquel un bail de 21 ans pouvait être résilié deux ans après notification du congé. Cet article a été enlevé et on a fait le bail absolu pour une période de 21 ans. L'honorable député a justifié ce changement, et il en a donné ses raisons. Un homme a droit à ses opinions, mais avant qu'il les exprime, il est obligé, je crois, de voir si les faits sur lesquels il les fonde ont au moins une ombre d'existence. L'honorable député a donné comme justification du bail irrévocable qu'aucun propriétaire de ranches ne voudrait risquer son argent dans l'élevage des bestiaux s'il n'avait pas la garantie d'un bail permanent. Monsieur l'Orateur, est-il raisonnable d'offrir un pareil argument à cette Chambre ? Dans l'histoire du Nord-Ouest, nous voyons qu'un bail a été accordé à M. MacKay en 1902, deux baux à MM. Hitchcock et McGregor en 1903 ou 1904, et durant cette période de cinq mois, lorsque l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton), dans un but quelconque arrangea les choses de façon à lui permettre de pouvoir accorder tels baux s'il le voulait, sept baux de ce genre ont été accordés. De sorte que nous avons en existence de 7 à 9 baux qui contiennent l'article qui, d'après l'honorable député de Lunenburg (M. McLean) devrait être inséré dans tous les baux de terres à pâturage et sans lequel un propriétaire de bestiaux ne voudrait pas y engager son argent. Pourtant, nous avons des milliers d'éleveurs qui, pendant les vingt dernières années, ont continuellement et avec succès fait l'élevage dans le Nord-Ouest en vertu de baux qui ne contenaient pas cet article. Le raisonnement de l'honorable député est certainement une injure à l'intelligence de cette Chambre qui

n'est égalé que par cet autre dans lequel il défend le droit d'achat de ce terrain. Il a défendu ce droit en disant qu'il serait impossible d'engager des gens à se livrer à l'élevage dans le Nord-Ouest, à moins qu'on ne leur donne le droit d'achat du terrain, et lorsqu'on lui a demandé si ce droit était accordé en vertu des règlements actuels, il a été obligé d'admettre qu'il ne l'était pas. Il est singulier, dès que des membres de la gauche appellent l'attention de la Chambre sur les maux qui existent et montrent combien la population en souffre, qu'aussitôt un ministre conteste l'exactitude des déclarations, et alors les honorables membres de la droite battent des mains et lancent leur chapeau en l'air en criant " gloire au chef "; mais, la première chose qui arrive ensuite, c'est que le Gouvernement essaie de faire disparaître les maux dont on se plaint, quelquefois par des moyens qui produisent des résultats pires que le mal même que l'on veut faire disparaître. Je vois à son siège un honorable député qui, je crois devra voter en faveur de cet amendement. Cet amendement met en doute la fidélité du Gouvernement aux principes du parti libéral tels qu'ils ont été proclamés par les représentants de ce parti dans leur convention de 1893.

Un de ces principes était la protection des droits du colon. Je crois que je puis faire appel en toute confiance à l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) et je pourrais aussi faire appel à l'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne) s'il était à son siège, et leur demander de dire que le contrat accordé à la compagnie Robins n'était pas dans l'intérêt du colon, et conséquemment, devrait être condamné si l'on accepte les principes du parti libéral lui-même.

Il se fait tard, et je ne veux pas occuper plus longtemps l'attention de cette Chambree. J'ai un mot seulement à ajouter. On s'est récrié sérieusement sur la manière injuste dont le nom de l'honorable sénateur Ross a été mêlé à ce débat. Personnellement, j'ai beaucoup de respect pour le sénateur Ross, et je serais très peiné de dire qulque chose d'irrespectueux à son égard. Conséquemment, je suis de l'avis de l'honorable député qui a protesté parce que le nom de M. Ross avait été mêlé à cette discussion. Cela me semble injuste, parce que c'est lui qui a appuyé la résolution proposée par le sénateur Watson et a fait un discours éloquent en faveur du parti libéral qui voulait dans toutes les circonstances et dans toutes les occasions, protéger les droits du colon.

La manière dont ce débat a été conduit doit avoir frappé tous les membres de cette Chambre. La question a été discutée à tous ses points de vue. De notre côté, nous l'avons discutée comme une affaire demandant à être étudiée avec l'intelligence, l'activité et les connaissances d'hommes d'affaires que ce Gouvernement doit posséder. La droite l'a discutée à tous les points de vue possible, excepté un. J'ai suivi ce débat avec beaucoup d'attention, et j'ai lu le hansard, mais je n'ai pas trouvé un sel membre de la droite qui ait jugé à propos de discuter la question au point de vue du colon et du peuple. Ils ont passé leur temps à essayer de prouver que la gauche avait tort de prétendre que le capitaliste des vieux pays recevait trop de bénéfices ou n'en recevrait pas assez. Le fait est que nous ne nous sommes pas du tout inquiétés du capitaliste étranger. Aucun orateur de la gauche n'a traité ce côté de la question. Si nous avons démontré quels profits seraient réalisés, c'était simplement pour venir à l'appui de la résotion et montrer combien serait lourd le fardeau qui pèserait sur chaque colon dans le Nord-Ouest.

Je crois que je puis terminer mes remarques en disant avec confiance que quelle que soit l'opinion que l'on ait de l'attitude prise par l'opposition et par le Gouvernement respectivement sur cette question, il est une chose bien claire, c'est que tout le plaidoyer de l'opposition a été une défense des droits du colon pour lequel nous demandons justice, tandis que du côté de la droite, aucun orateur n'a envisagé ce côté de la question.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je n'ai pas besoin de dire que je ne me propose pas de toucher à tous les points soulevés pendant ce débat. Je veux simplement donner brièvement les motifs qui me guideront dans le vote que je donnerai. Ces motifs sont basés sur les principes qui m'ont guidé lorsque j'ai voté l'année dernière dans l'affaire de la Saskatchewan Land Company. Je ne conteste pas la prétention de plusieurs députés qui ont dit que l'on devrait accorder à la spéculation dans le Nord-Ouest, une grande latitude. L'honorable député de Lisgar (M. Greenway) nous a parlé de l'"esprit large" de l'habitant de l'Ouest ; mais je suppose que même pour l'habitant de l'Ouest, il doit y avoir certaines limites lorsque les intérêts de tout le peuple sont en jeu ; et bien que je sois de l'Est du pays, on me pardonnera si j'exprime mon opinion sur une question qui concerne l'Ouest. Il y a une différence entre cette affaire-ci et celle de la Saskatchewan Valley Land Company. Je crois que cette dernière se rapproche plus du cas hypothétique soumis cet après-midi à la Chambre par l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), lorsqu'il a dit que si le Gouvernement avait octroyé une grande étendue de terres à des spéculateurs simplement en vue de leur faciliter un profit aux dépens des colons, ce serait un crime. Je regrette que mon honorable ami n'ait pas été de cet avis l'année dernière lors de la discussion de la vente de terrains à la Saskatchewan Valley Land Company, car nous aurions vu probablement un autre libéral voter contre le contrat.

Dans le cas actuel, nous devons naturellement, avoir en vue la politique générale d'irrigation. Le chef de l'opposition a tou-

ché à ce sujet. Je regrette cependant que sa motion ne soit pas rédigée dans des termes assez larges pour nous permettre de discuter la politique générale d'irrigation. Je ne crois pas que le pays soit prêt à accepter l'opinion de l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean), que le Gouvernement ne devrait pas faire lui-même l'irrigation des terrains. Je crois que toute entreprise publique qui a pour objet de donner le confort et le bien-être à une grande partie de la population du Canada devrait être sous la direction du Gouvernement. Je ne suis pas prêt non plus à accepter la théorie que nous ne sommes pas aussi intelligents et aussi honnêtes que les habitants des Etats-Unis dans l'administration des choses d'utilité publique. Cependant, entre la proposition qu'il faut condamner le Gouvernement, parce qu'il n'a pas entrepris lui-même l'irrigation de ces terres, et l'autre proposition, qu'il est bon de confier ces travaux à une compagnie particulière à laquelle on cède une étendue immense de territoire, ce qui lui permet de spéculer non seulement sur les dépenses légitimes qu'elle pourra faire, mais lui permet en outre de réaliser à l'avance des profits aussi considérables sans qu'elle ait dépensé un seul dollar, je crois qu'il y a une grande marge. Il y a un autre point qui m'a frappé et que les amis du Gouvernement n'ont pas expliqué. C'est le fait que la sauvegarde qui avait été insérée dans le contrat de la Canadian Northwest Irrigation Company, a été, sur la recommandation d'un fonctionnaire important du département de l'Intérieur, entièrement enlevée dans ce cas-ci. Si c'était une bonne précaution à prendre avec la Canadian Northwest Irrigation Company, comme je le crois, je ne vois pas pourquoi le Gouvernement a négligé de la conserver dans le cas actuel. Un autre point. Ce contrat ne touche pas à la question plus importante de l'octroi des baux à pâturages donnés à la Grand-Forks Cattle Company. Mais lorsque tous les faits sont réunis en faisceau, lorsque l'on constate que la Grand-Forks Cattle Company et la compagnie actuelle sont composées virtuellement des mêmes personnes, que la première compagnie a obtenu un bail de terrains à pâturages avec privilège d'enclore pour vingt et un ans, qu'elle a ensuite obtenu ce deuxième bail, qui était nécessairement le complément de l'autre, je dois dire que cela fait naître dans mon esprit un doute si grand que le Gouvernement n'a pas pris tout le soin voulu, que je me sens obligé de voter en faveur de la résolution de l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy). Au sujet de la question générale d'irrigation, il me semble qu'entre ces deux propositions extrêmes dont j'ai parlé il y a un instant, le Gouvernement aurait mieux fait de ne pas donner à la même compagnie la possession des terres et le soin de les irriguer. Si le but du Gouvernement est d'améliorer la qualité des terres au bénéfice des colons, il aurait pu favoriser l'organisation d'une compagnie particulière pour faire les travaux d'irrigation, mettre les capitaux nécessaires et faire un profit raisonnable sur la distribution de l'eau. Mais je ne puis pas comprendre pourquoi on a donné à la compagnie une possession si exclusive des terres qu'elle a pu, même avant d'avoir fait aucun travail, grâce à l'accroissement de valeur des terres, faire des profits aussi extraordinaires en engageant son contrat seul. On a dit avec raison que le colon devra évidemment payer tout cela, non seulement le montant légitime d'argent qui sera dépensé dans les travaux, non seulement un profit légitime quelque grand que vous vouliez le faire, non seulement aussi le capital placé dans l'entreprise et le profit sur ce capital, mais qu'il lui faudra payer aussi les profits immenses qu'ont déjà réalisés à l'avance ceux qui ont pris le contrat simplement dans le but de tirer avantage, d'un côté de la complaisance du gouvernement canadien et de l'autre de la crédulité du capitaliste anglais. Je ne crois pas que le Gouvernement et le Parlement canadiens devraient se faire complices de ce genre de spéculation. Il est malheureusement vrai que dans le passé, le gouvernement conservateur a, comme le gouvernement libéral, favorisé ces spéculations, qui ont fait beaucoup de tort à la bonne réputation du Canada.

Mais j'en reviens toujours à la conclusion que si nous ne profitons pas de notre expérience du passé, si nous n'employons pas le mandat qui a été donné à ce Parlement pour améliorer ce qui a été fait dans le passé, je dis que notre utilité comme parti de la réforme et comme parti libéral aura cessé à tout jamais. Pour ma part, je ne suis pas disposé à accepter cette proposition et sans entrer davantage dans les détails de la question, je voterai en faveur de la résolution.

(La motion de M. S. McCarthy, mise aux voix, est repoussée.)

POUR.

Messieurs

| | |
|---|---|
| Alcorn, | Lefurgey, |
| Ames, | Lennox, |
| Armstrong, | Léonard, |
| Avery, | Macdonell, |
| Barker, | Maclean (York-sud), |
| Bergeron, | McCarthy (Calgary), |
| Blain, | McLean |
| Borden (Carleton), | (Queen, I.P.-E.), |
| Bourassa, | Marshall, |
| Brabazon, | Martin |
| Bristol, | (Queen, I.P.-E.), |
| Broder, | Monk, |
| Chisholm (Huron), | Morin, |
| Christie, | Northrup, |
| Clements, | Paquet, |
| Crocket, | Perley, |
| Daniel, | Pringle, |
| Foster, | Roche (Marquette), |
| Fowler, | Schaffner, |
| Gunn, | Smith (Wentworth), |
| Haggart, | Sproule, |

Henderson,
Herron,
Hughes (Victoria),
Jackson (Elgin),
Kemp,
Lake,
Lalor,
Staples,
Taylor,
White,
Wilmot,
Wilson
(Lennox et Adding,),
Wright (Muskoka)—53.

CONTRE.

Messieurs

Adamson,
Archambault,
Beauparlant,
Béland,
Black,
Borden
(sir Frederick),
Brodeur,
Brown,
Bureau,
Burrows,
Calvert,
Campbell,
Carney,
Carvell,
Cash,
Clarke,
Cyr,
Crawford,
Delisle,
Demers,
Derbyshire,
Desjardins,
Dubeau,
Dugas,
Ethier,
Fielding,
Finlay,
Finlayson,
Fisher,
Fortier,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gordon,
Girard,
Hughes
(King, I.P.-E.),
Hunt,
Jackson (Selkirk),
Kennedy,
Knowles,
Lanctôt,
Lapointe,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne
(Drum. et Arth),
Lemieux,
Logan,
Lovell,
Macdonald,
Maclean
(Lunenburg),
Macpherson,
McIntyre (Perth),
McIntyre
(Strathcona),
McKenzie,
McLennan,
Marcile (Bagot),
Martin (Montréal, Ste-Marie),
Meigs,
Miller,
Oliver,
Paterson,
Parent,
Pickup,
Proulx,
Reid (Ristigouche),
Rivet,
Robitaille,
Ross (Cap-Breton),
Ross (Rimouski),
Savoie,
Schell (Oxford),
Sifton,
Sinclair,
Sloan,
Smith (Nanaïmo),
Smith (Oxford),
Stewart,
Talbot,
Templeman,
Tobin,
Tolmie,
Turgeon,
Turriff,
Verville,
Walsh (Montréal, Ste-Anne),
Wilson (Russell),
Wright (Renfrew),
Zimmerman—86.

ONT PAIRE.

Messieurs

| Ministériels. | Opposition. |
|---|---|
| Parmelee, | Worthington, |
| Greenway, | Tisdale, |
| Ratz, | Clare, |
| Johnston, | Boyce, |
| Bickerdike, | Lancaster, |
| Emmerson, | Stockton, |
| McCool, | Porter, |
| Grant, | Seagram, |
| Dyment, | Osler, |
| McCraney, | Cochrane, |
| McColl, | Ward, |
| Martin (Wellington), | Elson, |
| LeBlanc, | Ganong, |
| Chisholm (Antigonish), | Lewis, |
| Devlin (Nicolet), | Walsh (Huntingdon), |
| Pardee, | Bennett, |
| Harty, | Reid (Grenville), |
| Caldwell, | McLaren, |
| Hall, | Crocket, |
| Aylesworth, | Barr. |
| Boyer. | Forget. |

(L'amendement est rejeté.)

M. TAYLOR : Les honorables députés de Grenville (M. J. E. Reid), Hastings-ouest (M. Porter), Dufferin (M. Barr) et Simcoe (M. Bennett), n'ont pas voté.

M. BARR : J'ai pairé avec l'honorable ministre de la Justice ; sans cela, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. J. D. REID : J'ai pairé avec l'honorable député de Kingston (M. Harty), sans cela, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. PORTER : J'ai pairé avec l'honorable député de Westmoreland (M. McColl) ; sans cela, j'aurais voté en faveur de l'amendement.

M. BENNETT : J'ai pairé avec le député de Lambton-ouest (M. Pardee).

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

L'hon. M. FIELDING : Il y a un article du tarif que je voudrais soumettre au comité ce soir : c'est celui concernant la souscription au fonds de secours en faveur de la Jamaïque. Je désirerais que le comité l'adoptât ce soir afin de pouvoir le faire approuver ce soir par le Sénat. Je propose l'adoption de la résolution suivante :

Que le prélèvement d'une somme de $50,000 prévu pour les victimes du récent tremblement de terre et l'incendie survenus à l'île de la Jamaïque soit autorisé.

M. SAM. HUGHES : De quelle manière allez-vous disposer de cet argent ? A qui sera-t-il donné et dans quelles conditions sera-t-il employé ?

L'hon. M. FIELDING : Nous avons donné ordre au percepteur des douanes à Halifax d'acheter des provisions pour une somme n'excédant pas $20,000 et de les expédier aux soins du gouverneur de la Jamaïque.

M. BERGERON : Où ces provisions ont-elles été achetées ?

L'hon. M. FIELDING : Elles ont été achetées par le percepteur des douanes à Halifax, et les pièces soumises à la Chambre montreront que les prix en sont raisonnables. En outre, nous avons envoyé mille tentes dont le coût sera pris sur ce crédit. En somme, nous avons dépensé $40,000 sur les $50,000 et nous réserverons la balance jusqu'à ce que nous ayons des renseignements sur les besoins qui peuvent se produire.

M. S. HUGHES : Je ne suis pas du tout opposé à ce vote. Au contraire, je l'ap-

prouve de tout cœur. Mais l'expérience nous a montré que dans presque chaque circonstance de ce genre, un tiers au moins de l'argent souscrit comme fonds de secours est allé dans les malles de spéculateurs.

L'hon. M. FIELDING : Dans ce cas-ci tout est consigné au gouverneur de la Jamaïque.

M. SAM HUGHES : Il n'y a pas de crainte là-bas.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la première et la seconde fois et adopté).

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens pour confirmer un subside accordé à Sa Majesté.

(Cette motion est adoptée.)

L'hon. M. FIELDING propse :

Que pour constituer le subside accordé à Sa Majesté pour les dépenses du service public durant l'exercice expirant le 21 mars 1907, la somme de $50,000 soit octroyée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

(Cette résolution est adoptée. Il en est fait rapport à la Chambre qui l'approuve.)

L'hon. M. FIELDING demande à déposer un projet de loi (n° 96) tendant à ouvrir à Sa Majesté un crédit pour les dépenses du service public durant l'exercice expirant le 31 mars 1907.

(Cette motion est adoptée.)

(Le projet de loi est lu pour la 1re et 2e fois et délibéré sommairement en comité général ; il en est fait rapport à la Chambre qui l'adopte en 3e délibération.)

## DEPOTS DE RAPPORTS.

Partie de la balance du rapport de l'auditeur général déposé par l'honorable M. Fielding.

Rapport du recensement du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, déposé par l'honorable M. Fisher.

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre s'ajourne.

M. R. L. BORDEN : Quelles affaires viendront en discussion demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Le budget.

L'hon. M. FOSTER : La Chambre ne délibérera pas sur les voies et moyens ?

Sir WILFRID LAURIER : Elle délibérera sur le budget.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et cinq minutes du matin, vendredi.)



# CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 8 février 1907.

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

## 1re LECTURE.

D'un projet de loi (n° 97), déposé par l'honorable M. Templeman, tendant à modifier la loi relative aux primes à l'industrie du pétrole.

## DEMISSION DE L'HONORABLE M. C. S. HYMAN.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Son honneur M. l'Orateur a reçu le télégramme suivant :

London, 20 novembre 1906.

A monsieur l'Orateur
de la Chambre des communes,

Monsieur,—J'ai l'honneur de remettre mon mandat de député du collège électoral de la ville de London, à la Chambre des communes.

Votre, etc.,
C. S. HYMAN.

Témoins—C. J. BEAL,
W. F. D. JARVIS.

M. W. F. MACLEAN : Est-ce à dire qu'on a corrigé le défaut de forme que présentait la lettre primitive ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui. Il y a été substitué une autre lettre, signée devant témoins. La première lettre envoyée par M. Hyman ne portait pas d'attestation de témoins, et dès lors M. l'Orateur n'était pas à même d'émettre son mandat. On l'a remplacée par une autre.

L'hon. M. FOSTER : Un duplicata de la première ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, à ce que je crois.

## AJOURNEMENT APRES LE MERCREDI DES CENDRES.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que mardi, lorsque la séance sera levée, la Chambre soit et demeure ajournée jusqu'au jeudi 14 courant.

(Cette motion est adoptée).

## MOTION D'ORDRE.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Qu'à partir d'aujourd'hui jusqu'à la fin de la session, les affaires du Gouvernement aient priorité les mercredis après les questions posées par les députés.

M. R. L. BORDEN : Avant que la motion soit adoptée je désire signaler nombre d'avis qui sont en souffrance sur le feuilleton des projets d'intérêt public. Il s'y trouve des motions émanant de moi, dont la discussion, dans un cas, n'a pu être terminée avant

six heures mercredi. On paraît vouloir transférer ces avis de motion sur la liste des projets d'intérêt public. Il est une de ces mesures dont on a prolongé la discussion inutilement depuis quatre heures et quart jusqu'à six heures, évidemment dans le but d'empêcher la conclusion de l'affaire. On a adopté la même tactique apparemment en ce qui regarde l'autre motion. Il ne me semble pas opportun que les affaires du Gouvernement aient priorité le mercredi, quand il reste un si grand nombre de projets importants sur le feuilleton des projets d'intérêt public ; il faudrait au préalable voir à ce que ces motions soient délibérées. Elles sont toutes d'importance.

M. W. F. MACLEAN : Je me rends compte de la portée de la déclaration faite par le chef de la gauche, et j'ai une proposition à soumettre à cet égard. Lorsque viendra le temps de reviser le règlement de la Chambre, il sera bon de prescrire que les avis de motion auront priorité les lundis sur les projets d'intérêt public. Ou bien il pourra être entendu que ces avis de motion et ces projets d'intérêt public auront alternativement priorité les lundis. Je suis bien d'avis qu'il est trop tôt pour réserver les mercredis aux projets dus à l'initiative du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis loin de penser comme l'honorable chef de la gauche, qu'on cherche à transférer ces avis de motion au feuilleton des projets d'intérêt public.

A l'égard des deux motions qui l'intéressent particulièrement, on n'a aucunement cherché à éviter le vote ; au contraire. Il affirme qu'on a prolongé à dessein la discussion relative à ces motions, en vue d'empêcher la Chambre de les adopter ; je dois protester contre cette déclaration. La discussion qui s'est faite, l'autre jour, au sujet de la motion de l'honorable député était parfaitement légitime et n'avait aucunement pour objet d'empêcher le vote. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'adopter une mesure spéciale en vue d'assurer la délibération de cette motion. Il suffit de laisser les choses suivre leur cours. J'ai donné avis de cette motion en raison de ce qui s'est passé à la Chambre mercredi dernier. Tous les avis de motion ont été appelés dans le cours de l'après-midi, sans qu'aucun des députés présents aient pris la parole. Les unes après les autres ces motions furent réservées, jusqu'à ce que nous arrivions aux projets d'intérêt public. Puis nous avons repris le débat sur la motion de l'honorable député demandant la nomination d'un comité relatif aux différends ouvriers. Mercredi prochain nous n'aurons, je pense, que deux motions d'importance, et il n'est pas sûr qu'elles soient mises en délibération.

M. R. L. BORDEN: La Chambre ne siégera pas mercredi.

Sir WILFRID LAURIER : Je veux dire lundi. C'est le jour réservé aux députés. Nous avons une ou deux motions à présenter. Il y a la motion de l'honorable député de Queen (I.P.-E.) (M. A. Martin), et il y en a une ou deux autres qui provoqueront peut-être quelque discussion. Il n'y a pas de raison, d'après ce que je puis voir, de modifier en rien le règlement, et d'établir ainsi un précédent. Qu'est-ce qui est arrivé mercredi dernier ? Nous sommes arrivés aux projets d'intérêt public vers quatre heures de l'après-midi . . .

M. R. L. BORDEN : Précisément, cela confirme ce que j'ai dit il y a un instant, et si le très honorable premier ministre me le permet je vais le lui prouver sans plus tarder. D'importantes motions qui, dans le cours ordinaire des choses, venaient en discussion mercredi dernier, n'ont pas été proposées par nos collègues de ce côté (la gauche) ceux-ci croyant qu'on prolongerait la discussion jusqu'à six heures comme on l'a fait pour d'autres motions. Si ce n'est pas la tactique qu'on avait adoptée à l'égard de ces deux motions,—et j'accepte l'assurance que m'en donne le très honorable premier ministre—alors je dis que les apparences étaient remarquablement trompeuses. Je prierai le Gouvernement de nous donner l'assurance que le vote sera pris.

Sir WILFRID LAURIER : En ce qui me regarde je ne demande pas mieux.

M. R. L. BORDEN : Il est possible que le très honorable premier ministre soit heureux de voir ces projets mis aux voix, mais certains de ses partisans semblent être d'humeur contraire. Si nous voulons expédier la besogne parlementaire comme nous espérons tous pouvoir le faire, il importe que la droite ne suscite pas des embarras.

Il n'y a pas de raison pour que nous n'expédions pas promptement les travaux de la session. Je suis disposé à travailler dans ce sens, mais non pas si l'on prolonge inutilement la discussion des motions proposées par les membres de la gauche. Je n'hésite pas un seul instant à le déclarer, en dépit de l'assurance contraire que nous en donne le premier ministre—que j'accepte très franchement en ce qui le regarde—je suis convaincu de l'existence d'un parti pris de prolonger inutilement la discussion à l'égard de ces motions ; j'en suis convaincu, dis-je, tout autant que je suis convaincu de ma propre existence. Le très honorable premier ministre souffre tout simplement à l'heure qu'il est de cette cécité qu'il affecte parfois à l'égard de ce qui se passe dans la Chambre, et de ce dont tous ont été frappés lors du débat sur ces deux motions. Les déclarations faites hier après-midi sont très nettes à cet égard, et l'on ne saurait tirer d'autre conclusion de ce qui s'est passé dans une circonstance antérieure, alors que l'on prolongea la délibération d'une motion jusqu'à six heures du soir. Je ne sais trop

si le très honorable premier ministre était présent—il est possible que non—mais s'il avait été présent, il n'aurait pu s'empêcher d'en venir à la même opinion que moi à l'égard de cet incident.

M. A. JOHNSTON (Cap-Breton) : Monsieur l'Orateur, j'ai un mot à dire en réponse à l'honorable chef de la gauche. Ses critiques visent évidemment certaines observations que j'ai moi-même faites lorsque cette motion fut discutée lundi. Il s'en prend directement à moi. Qu'il sache que ses accusations n'ont aucun fondement quelconque et que rien ne l'autorise à déclarer, devant la Chambre ou ailleurs, que j'avais formé le projet de prolonger indéfiniment la discussion de cette mesure. Qu'il accepte ou non ma déclaration, je tiens à déclarer que ce n'était pas là mon but. J'étais parfaitement dans mon droit en discutant la question qui était à l'ordre du jour. Ce que j'avais à dire n'était peut-être pas de nature à l'intéresser, mais était d'un certain intérêt pour moi et mes commettants. Il ne m'arrive pas très souvent d'occuper les instants de la Chambre ; si l'on parcourt le compte rendu des débats depuis ma première session ici, on constatera que je n'ai parlé ni fréquemment ni longuement ; mais chaque fois que l'on soulèvera une question d'une aussi grande importance pour moi et la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, le chef de la gauche peut en prendre son parti, quelles que soient ses opinions, je ne me gênerai pas pour exprimer les miennes.

L'hon. M. FOSTER : Nous serions désolés de savoir que cela vous gêne.

M. JOHNSTON : Que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ne s'alarme pas. Je n'ai pas accaparé le temps de la Chambre dans la mesure qu'il l'a fait, bien que mes observations, j'en suis persuadé, eussent autant d'à-propos que celles de l'honorable député de Toronto-nord. Je le répète en toute sincérité, je n'avais aucunement le désir d'épuiser le temps assigné au débat de cette motion. Je dois ajouter, en justice pour le très honorable premier ministre que lorsque je lui déclarai, mercredi après-midi, que j'aurais probablement quelque chose à dire sur cette question, il me répondit qu'il désirait voir clore la discussion avant six heures ce soir-là.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député a dû vivement frapper l'esprit de ses collègues. Je me trouvais à la gare à cinq heures le jour que cette motion fut discutée, et je me dirigeai sur la Chambre dans l'attente que nous serions appelés à voter. Je fis la rencontre de cinq ou six de ses collègues qui m'assurèrent que je n'avais pas besoin de me presser, que Johnston, du Cap-Breton, avait la parole et continuerait de parler jusqu'à six heures. Un de ces honorables députés est actuellement à son siège et ne me contredira pas.

Un DEPUTE : Son nom ! son nom !

M. R. L. BORDEN.

M. SAM. HUGHES : Ma déclaration suffit, et je n'en dirai pas davantage. Si l'honorable député insiste beaucoup, je serai en mesure de donner plusieurs noms.

Quelques DEPUTES : Nommez-les ! nommez-les !

M. SAM. HUGHES : Voici ce que j'ai à dire au sujet de cette proposition de réserver les mercredis : le Gouvernement, à mon avis, n'a pas fait preuve d'un très grand désir d'expédier sa propre besogne, les quelques jours qui lui ont été réservés. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a tué le temps en présentant motion sur motion. Plusieurs députés ont gaspillé les séances consacrées à la discussion des projets d'intérêt public, en demandant l'ajournement à maintes reprises, les mercredis et autres jours consacrés aux projets gouvernementaux ; et il ne me semble pas,—il ne semble pas au pays,—que le Gouvernement ait montré un grand désir d'expédier promptement la besogne ministérielle, et encore moins les projets d'intérêt privé. Relativement à ce qui s'est fait mercredi dernier, je croyais qu'il devait être présenté une motion relativement à une question intéressant l'île du Prince-Edouard ; autrement, j'aurais présenté une motion qui figure en mon nom, et qui, en vertu d'une entente conclue avec le très honorable premier ministre, devait être discutée lundi prochain ; ou encore j'aurais proposé la délibération d'une autre mesure ; et je suis persuadé que cinq ou six autres honorables députés sont dans la même position que moi. Nous pensions que la question de l'île du Prince-Edouard serait discutée mercredi et en conséquence nous avions laissé nos notes à la maison ; autrement j'aurais abordé, dès mercredi dernier, la discussion relative au fusil Ross. Je suggère que nous siégions un peu plus tard le soir, si c'est nécessaire pour la commodité du Gouvernement, mais qu'on nous laisse les mercredis jusqu'après le 20. La session n'en sera pas beaucoup prolongée. Je parle en toute sincérité et je prie le très honorable premier ministre de voir à ce qu'on cesse de perdre le temps les jours réservés aux projets d'initiative gouvernementale.

L'hon. M. FIELDING : Il semblerait que ce soit un crime pour un membre de la droite de parler durant un quart d'heure, mais qu'un honorable député de la gauche a parfaitement le droit de parler une heure. Je ne vois pas bien sur quoi on se fonde pour vouloir restreindre le droit de l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) de parler sur cette question. Notre honorable collègue a parlé beaucoup moins longtemps que certains autres, bien qu'il représente une grande circonscription ouvrière. Il n'a pas à s'excuser pour avoir parlé comme il l'a fait. Mais voici une autre question : Il est proposé que dorénavant les projets ministériels aient prio-

rité les mercredis, et la gauche de prétendre que c'est là une conspiration diabolique, ourdie contre elle par le Gouvernement. Dans ces circonstances, je me crois autorisé à dire que la présente motion a été inspirée par un honorable député de la gauche qui, ayant constaté la manière dont la discussion s'était faite mercredi dernier alors que ces honorables députés les uns après les autres déclaraient qu'ils n'étaient pas prêts....

Plusieurs DEPUTES : Nommez-les ! nommez-les !

L'hon. M. FIELDING : Il n'est pas nécessaire que je le nomme, mais je pourrai confier son nom, à la fin du débat, à l'honorable chef de l'opposition, s'il me le demande privément.

M. SAM. HUGHES : Non, nous ne souffrirons rien de la sorte en cette Chambre.

L'hon. M. FIELDING : Que cela déplaise ou non à l'honorable député...

M. SAM. HUGHES : Nommez ce député publiquement, ou bien gardez le secret pour vous, l'un ou l'autre.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député ne saurait m'empêcher de le dire au chef de l'opposition, si je m'entends avec celui-ci à cet égard. Mais la question revient à ceci : certains honorables députés prétendent que cette motion est le résultat d'un noir complot ourdi par le Gouvernement ; mais l'honorable député auquel j'ai fait allusion nous a représenté que les députés des deux partis n'étant pas prêts à délibérer ces motions, le Gouvernement ne saurait mieux faire que de se réserver le mercredi, et je pense qu'il ne se trompait pas.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): Monsieur l'Orateur, je n'ai que quelques mots à dire. Il est encore trop tôt, à mon avis, pour que le Gouvernement donne priorité à ces propositions, le mercredi: il se trouve au feuilleton des propositions importantes et que nous n'avons pas encore été à même de discuter. Certaines de ces propositions figurent depuis longtemps au feuilleton, et nous comptions qu'on nous mettrait en situation de les discuter.

L'hon. M. BRODEUR : Par exemple, celle de l'honorable député de Victoria (M. Sam. Hughes).

M. ARMAND LAVERGNE : Il y en a d'autres. Au reste, je pense que la Chambre s'est trompée, l'année dernière, en retranchant la moitié d'une des journées consacrées aux projets des députés, c'est-à-dire en décidant de ne plus siéger les mercredis soir, afin de nous permettre, comme on dit, de fréquenter le monde. Je reconnais bien l'importance de ce devoir, mais je ne pense pas que nous ayons augmenté, il y a deux ans, le chiffre de notre indemnité afin de nous permettre d'aller un peu plus fréquemment dans les soirées. Je ne crois pas que nos commettants nous aient envoyé ici dans ce but. (Exclamations). Je n'ignore pas que certains de mes collègues sont très effrontés et très fats.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député s'y est-il opposé, l'année dernière ?

M. ARMAND LAVERGNE : Je ne faisais pas partie du comité.

L'hon. M. BRODEUR : Mais le règlement a été soumis à la Chambre et discuté.

L'hon. M. FOSTER : Ne malmenez pas ce pauvre député.

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député doit savoir que mes objections n'ont pas grand poids auprès du Gouvernement. Si l'honorable ministre m'avait consulté ou même m'avait invité à un *caucus*, j'aurais été à même d'exprimer mon opinion. Malgré toute l'importance que j'attache à la vie mondaine d'Ottawa, je suis d'avis que les travaux parlementaires doivent passer avant.

Un honorable DEPUTE : Peste !

M. ARMAND LAVERGNE : Le ministère devrait nous donner un peu de temps pour discuter ces propositions, étant donné surtout qu'un de ces jours nous a été enlevé.

Sir WILFRID LAURIER : Je ferai observer à l'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne) qu'il a fait inscrire au feuilleton une motion qui, à ma connaissance personnelle, a été appelée quatre fois, mais chaque fois il était absent. Il accomplissait peut-être l'après-midi au lieu du soir quelqu'un de ses devoirs d'homme du monde.

Je ne veux priver aucun député de son droit de proposer tout ce qu'il voudra ; et je me bornerai à proposer de faire,—ce que nous avons déjà fait auparavant,—qu'une fois les mercredis réservés pour les mesures ministérielles, nous consacrions le lundi, jusqu'à six heures, aux avis de motions, pour ne discuter les projets d'intérêt public qu'après huit heures. Si cette proposition agrée à nos honorables collègues, je n'y ai pas d'objection, et je présenterai une motion à cet effet.

M. SAM. HUGHES : Ne serions-nous pas encore moins bien partagés que si nous laissions les choses dans l'état où elles sont ? Un avis de motion discuté le mercredi, et dont la délibération n'est pas terminée à six heures, est inscrit à la suite et on n'en entend plus jamais parler.

Sir WILFRID LAURIER : Non, si la discussion sur un avis de motion n'est pas terminée, la motion est inscrite au rôle des projets d'intérêt public, et si ces projets d'intérêt public viennent en délibération le lundi après six heures, vous êtes sûr de pouvoir en obtenir la discussion.

M. SAM. HUGHES : Non pas si vous prolongez indéfiniment la discussion.

L'hon. M. FOSTER : A mon avis, le premier ministre vient de nous proposer un *modus operandi* ou un *modus vivendi* à peu près acceptable. Qu'il suspende jusqu'au mercredi suivant la mise en pratique de cette proposition, et la Chambre sera satisfaite. Nous perdons mercredi prochain, qui est le mercredi des Cendres ; qu'on nous en donne un autre.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ; ce sera donc " à partir du mercredi 27 ". Je propose que la motion soit modifiée en conséquence.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

## RETRAIT DE LA DEMISSION DE L'HONORABLE M. HYMAN.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, il y a à peu près deux semaines l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) me demanda si j'avais ou non quelque chose à annoncer au sujet de l'hon. M. Hyman, ministre des Travaux publics, et je lui répondis que j'avais raison de croire que dans les quinze jours qui devront expirer lundi prochain, je serais en mesure d'annoncer quelque chose à la Chambre, à l'ouverture de la session je déclarai à l'honorable député que M. Hyman avait transmis sa démission à l'Orateur ; mais malheureusement la démission n'était pas dans la forme voulue. En même temps, M. Hyman m'avait transmis sa démission de membre du Cabinet et de ministre des Travaux publics.

J'informai la Chambre dans le temps que j'avais prié M. Hyman de ne pas persister dans sa décision, et j'annonçai en même temps que M. Hyman était parti pour un voyage dans le sud, sa santé laissant beaucoup à désirer, que ses médecins lui interdisaient de recevoir aucune communication quelconque et que ma lettre était restée sans réponse. Je suis heureux d'annoncer que M. Hyman est un peu mieux actuellement et est en mesure de prendre connaissance de son courrier, bien que, je regrette de le dire, il ne soit pas encore assez bien rétabli pour se remettre au travail.

J'ai maintenant entre les mains, une lettre de M. Hyman qui complète le dossier, et dont je vais donner communication à la Chambre. J'ai reçu cette lettre il y a six ou sept semaines :

Ministère des Travaux Publics,
Canada,

London, 19 novembre 1906.

Au très honorable
sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G.,

Monsieur,—A la suite des révélations faites à Toronto relativement à l'élection partielle du 13 juin 1905, j'en suis arrivé, à mon très grand regret, à la conclusion que bien que ces accusations ne me soient pas imputables personnellement est que je ne sois pas responsables des actes auxquels on fait allusion, je ne puis conserver plus longtemps dans les circonstances le mandat de député de la division de London, et j'ai, en conséquence, donné ma démission comme représentant de cette division électorale à la Chambre des communes.

Comme ma décision de député entraîne ma retraite du cabinet, j'ai l'honneur d'offrir ma démission de ministre des Travaux publics.

Je ne puis vous dire combien je regrette la rupture de ce lien qui nous unissait, depuis près de trois ans mes collègues et moi, mais je ne puis me séparer d'eux sans dire combien du fond du cœur j'apprécie leur bonté et leur inaltérable courtoisie.

Il m'est particulièrement pénible de rompre les relations officielles que j'ai eues avec vous, monsieur, car j'apprécie plus que jamais en ce moment la sympathique considération dont vous avez toujours fait preuve à mon égard et je fais des vœux pour que vous demeuriez encore longtemps au service du pays en votre haute qualité de premier ministre de la Puissance.

Puis-je ajouter, en quittant le Gouvernement, que je demeure parfaitement d'accord avec lui sur toutes ses mesures et sa politique en général.

Sincèrement à vous,
C. S. HYMAN.

Sir WILFRID LAURIER.

Le 21 novembre je répondis à M. Hyman en ces termes :

Bureau du premier ministre,
Ottawa, 21 novembre 1906.

A l'honorable M. Hyman,
London (Ontario),

Mon cher Hyman,

J'ai reçu votre lettre du 19 du courant, où vous m'informez qu'en raison des révélations mises au jour à Toronto, au sujet de l'élection partielle de juin 1905, vous en êtes venu à la conclusion que vous ne pouvez continuer à représenter la circonscription de London et que vous avez en conséquence transmis votre démission à M. l'Orateur.

Je ne puis, dans les circonstances, m'opposer en aucune façon à votre résolution. Je ne suis pas prêt, cependant, à vous concéder que l'abandon de votre siège de député entraine nécessairement votre retraite du ministère. Vous dites avec raison, au début de votre lettre, que vous n'êtes ni accusé personnellement, ni responsable des choses qui ont été faites à London. Si le sens vrai de l'honneur vous conseille d'abandonner un mandat qui pourrait bien être entaché de corruption électorale, votre devoir véritable, néanmoins, me paraît de soumettre votre conduite à vos électeurs et de les inviter à la juger.

C'est la manière de voir de tous nos collègues. Je ne remettrai donc pas votre démission immédiatement à Son Excellence, mais je vous prierai instamment de revenir sur votre décision et d'accepter la ligne de conduite que je viens d'indiquer.

Croyez-moi, comme toujours, mon cher Hyman, à vous, sincèrement,

WILFRID LAURIER.

Comme je l'ai déclaré il y a un instant cette lettre est restée longtemps sans réponse, n'ayant pas même été remise à M.

Hyman. Le 2 du présent mois, je recevais de M. Hyman le télégramme suivant :

Coronado (Cal.), 2 février 1907.

Sir Wilfrid Laurier, Ottawa.

L'amélioration de ma santé et la confiance que quelques semaines additionnelles de repos me rendront capable de reprendre la direction de mon ministère me permettent de me rendre à votre demande et de retirer da démission comme ministre des Travaux publics.

CHAS S. HYMAN.

## OBSERVATIONS SUR LA DEMISSION DE L'HONORABLE M. HYMAN.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se déclare en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Avant que la Chambre se déclare en comité des subsides, j'aimerais à offrir quelques observations au sujet de l'affaire mentionnée par le premier ministre. Voilà déjà huit fois, si je ne me trompe, depuis le 23 novembre, que cette question revient sur le tapis, et je ne crois pas qu'on puisse se plaindre de l'attitude de la gauche dans ces circonstances.

En me rapportant aux précédents de cette nature, je constate qu'au parlement impérial, en 1871, dans les premiers jours de la session, on fit observer que M. Childers, par suite de la maladie, ne remplissait pas ses fonctions officielles, et moins de quatre semaines après. M. Childers offrait sa démission, pour cause de mauvaise santé, démission qui fut acceptée. Nous n'avons guère parlé de l'affaire de M. Hyman ; mais on me permettra de faire observer ici que le premier ministre nous informait, le 23 novembre, que M. Hyman avait démissionné en qualité de membre de cette Chambre, à la suite de certaines révélations faites devant les tribunaux de la ville de Toronto; et, dans cette circonstance, le premier ministre nous informa qu'il avait hautement approuvé la ligne de conduite suivie par M. Hyman, bien que, ajouta-t-il, comme le constate le compte rendu des débats, rien dans la preuve ne portait atteint à l'honneur personnel de M. Hyman. Le 11 décembre, le premier ministre reprenant le même sujet en cette Chambre s'exprimait en ces termes:

Puisqu'on a critiqué la manière dont il a été élu dans la circonscription de London lors de la dernière élection, il croit de son devoir de ne pas occuper plus longtemps un siège qui peut avoir été gagné par des manœuvres entachées de corruption.

Et les événements se succédèrent. Une lettre de démission avait été remise à M. l'Orateur peu de jours avant le 23 novembre : elle n'a jamais été déposée sur le bureau de la Chambre et nous n'en connaissons pas la date exacte. Apparemment, elle est de la même date que celle qui vient d'être remise à M. l'Orateur, et qui, bien qu'elle n'ait son effet que d'aujourd'hui, porte la date du 21 novembre. Qu'on le remarque, bien que cette lettre de démission paraisse être du 21 novembre, M. Hyman n'a pas cessé d'occuper la charge de député à la Chambre des communes.

Je compatis de tout cœur avec M. Hyman dans sa maladie ; mais à la suite de ce que nous venons d'apprendre de la bouche du premier ministre et par les lettres dont nous avons entendu la lecture, j'aimerais beaucoup à savoir si, oui ou non, M. Hyman, depuis le 21 novembre, depuis qu'il a été officiellement averti par M. l'Orateur—ce que nous tenons de la bouche même de celui-ci—que sa démission était de nul effet, j'aimerais beaucoup à savoir, dis-je, si oui ou non, M. Hyman n'a pas été en mesure depuis lors de signer une lettre de démission en présence de deux témoins ?

Je ne me suis pas informé de l'état de santé de M. Hyman ailleurs qu'ici ; je n'ai cherché à me renseigner qu'auprès du premier ministre et de ses collègues. Mais il ne m'en est pas moins parvenu des renseignements, et je crois de mon devoir de les soumettre tels qu'ils sont à l'appréciation du premier ministre. On m'informe d'assez bonne source que depuis assez longtemps, l'honorable M. Hyman a été dans un état de santé assez florissant pour lui permettre de fréquenter les lieux d'amusement des diverses villes des Etats-Unis. Je citerai particulièrement la Nouvelle-Orléans et quelques centres de la Californie.

Je n'ai aucunement cherché à me procurer ces renseignements. Ils me sont parvenus, non pas d'une seule source, mais de la part de cinq ou six personnes. Prétendez-vous que, durant tout le temps qui s'est écoulé depuis le 23 novembre jusqu'à hier ou avant-hier, l'état de santé de M. Hyman ne lui permettait pas de signer une lettre de démission devant deux témoins ? Le premier ministre a déclaré naguère que cette démission devait être attestée par deux membres du Parlement, mais je ne crois pas que ce soit nécessaire.

Sir WILFRID LAURIER : Par deux témoins.

M. R. L. BORDEN : Oui, la lettre doit être attestée par deux témoins, mais le premier ministre a dit qu'elle devait être attestée par deux membres du Parlement.

Sir WILFRID LAURIER : C'était par inadvertance que je l'ai dit.

M. R. L. BORDEN : C'est par inadvertance qu'il l'a dit, mais par suite de cette inadvertance, le pays a été mis sous l'impression qu'il était beaucoup plus difficile que de fait ce ne l'était d'obtenir la démission de M. Hyman en bonne et due forme.

Le très honorable premier ministre vient de faire une déclaration à la Chambre; et on m'informe de bonne source que cette même déclaration a été faite au club libéral de la ville de London dès samedi dernier ; qu'elle a été faite par M. Gibbons, C.R., ami très intime de M. Hyman et partisan très en vue du ministère. On me dit que M. Gibbons

a informé le club libéral de la ville de London, samedi dernier, que M. Hyman avait signé, ou était sur le point de signer une lettre de démission, et qu'il se ferait une élection dans la ville de London avant l'expiration d'un mois.

Tous ces témoignages, s'ils sont exacts, tendent à établir qu'en tout cela on a eu égard à l'intérêt du parti, et que les renseignements fournis à la Chambre ne l'ont pas été avec toute la franchise voulue. C'est ce que je crois de mon devoir de dire pour le moment ; je n'ai pas cru à propos de le dire avant aujourd'hui ; je me suis abstenu de critiquer le ministre comme j'aurais pu le faire convenablement en m'inspirant de précédents anglais. Mais le moins que nous puissions exiger maintenant c'est que le premier ministre nous dise si, oui ou non, les renseignements qui viennent d'être communiqués à la Chambre ont été communiqués par lui au préalable à des personnes qui ne sont pas membres de la députaion ou membres de son cabinet et ont été, comme on me l'assure, communiqués par ces personnes à leurs amis politiques de la ville de London.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Pour mon propre compte, je n'ai rien à ajouter à ce que déjà communiqué à la Chambre. J'ai agi envers la députation à cet égard avec la plus entière franchise. C'est le 20 ou le 21 novembre que m'est parvenue cette lettre de M. Hyman, et je l'ai communiquée à la Chambre immédiatement après l'avoir reçue. Depuis cette époque, je n'ai eu aucune communication quelconque avec M. Hyman. S'il m'est permis de toucher aux choses domestiques, je dirai que je n'ai reçu aucune autre communication qu'une lettre de madame Hyman m'informant que son mari était incapable de s'occuper d'aucune affaire. Samedi dernier, j'ai reçu la dépêche que je viens de communiquer à la Chambre, en réponse à ma lettre de novembre, dont j'ai également donné lecture à la députation. Pareille information a-t-elle été transmise au cercle libéral, c'est ce que je ne saurais dire ; mais j'affirme que j'apprends aujourd'hui la chose, pour la première fois. Sans doute, il est possible qu'il en soit autrement. L'honorable député est peut-être mieux informé par ses amis que je n'ai été renseigné par les miens ; mais je le répète j'apprends aujourd'hui pour la première fois que M. Hyman ait adressé pareille communication au cercle libéral.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas M. Hyman qui a adressé cette communication au cercle libéral ; mais, je le répète, c'est M. Gibbons.

Sir WILFRID LAURIER : C'est possible, je ne saurais dire ce qu'il en est. Quant à l'attitude des députés de l'opposition sur cette question, je dois dire que, jusqu'à présent, je n'y ai point trouvé matière à critiquer ; mais, aujourd'hui, au cours de ce débat, le chef de l'opposition s'est quelque peu départi des égards dus à un absent, surtout quand cette absence de la Chambre est motivée par des circonstances de nature très importante.

Ni de la part de M. Hyman, j'en suis sûr, ni de mon côté, certainement, il n'y a eu la moindre velléité de rien dérober à la connaissance de l'honorable député (M. Borden) ni à celle de la Chambre. Pour mon propre compte, j'eusse préféré qu'avant son départ, M. Hyman eût pris la précaution de faire attester sa démission par deux témoins, afin qu'il ne planât pas même l'ombre d'un soupçon sur ses motifs. M. Hyman s'est vu obligé de s'absenter du pays dans les plus malheureuses circonstances. Les révélations faites à London ne l'ont atteint que d'une façon indirecte, sans doute ; mais il a estimé qu'il se devait à lui-même de remettre sa démission entre les mains de M. l'Orateur et de soumettre sa conduite à ses électeurs. Malheureusement, une formalité de rigueur dans la démission a été omise, et c'est ce qui a obligé M. l'Orateur d'ajourner toute initiative jusqu'aujourd'hui. Maintenant que l'erreur est rectifiée, l'initiative prise par M. Hyman sera soumise aux électeurs, à brève échéance.

L'hon. M. FOSTER : La tâche de celui qui veut rompre le silence devient bien difficile, en pareilles circonstances.

A un point de vue, toutes nos sympathies doivent être acquises, dans toute la mesure possible et légitime, à celui qui est ainsi atteint par un mal cruel. Le délabrement de la santé est un malheur qui peut tous nous frapper et la victime de pareilles souffrances est digne de nos plus vives sympathies. A cet égard, le premier ministre ne saurait dire—en fait, il a affirmé le contraire—que les membres de l'opposition dans cette Chambre n'aient pas pleinement tenu compte de ces circonstances et n'aient pas même dévié de ce que lui commandait strictement son devoir. En réalité, elle s'est peut-être écartée de la ligne du devoir, dans les critiques et les observations formulées. Mais, d'autre part, il est un point de vue dont il faut aussi tenir compte. Personnellement, M. Hyman a droit à toutes nos sympathies ; mais, à titre d'individualité privée, M. Hyman diffère de M. Hyman, ministre d'Etat. Il est bien certaines restrictions à apporter à l'attitude et au langage que peuvent inspirer des considérations d'ordre purement personnel, lorsqu'il s'agit de la conduite à tenir sur une importante question d'intérêt public.

Sans doute, dans les relations de la vie privée, lorsque l'intérêt public n'est pas en jeu, il est permis une grande latitude dans l'expression des sympathies sous une forme tangible ; mais il en va autrement, lorsque les affaires publiques et les intérêts du pays s'imposent à notre sollicitude. Il semble vraiment étonnant qu'un membre du Gouvernement de Sa Majesté, et un homme

aussi intelligent que M. Hyman ait pu ignorer les formalités de rigueur pour la résignation d'un mandat électif au Parlement ; et si son état de santé l'a autorisé à conclure qu'il devait donner sa démission et lui a permis d'écrire une lettre de démission, il ne fallait pas un plus grand effort de sa part pour faire apposer au bas de cette lettre les noms des deux témoins, afin que cette démission fût parfaitement régulière.

Cette formalité essentielle a été omise et la seule excuse qu'on puisse alléguer, c'est que l'état de santé de M. Hyman était si critique que ce détail lui a échappé et il a transmis à M. l'Orateur une lettre de démission qui est parfaitement nulle. Voilà le point de vue sur lequel la sympathie nous fait envisager la chose. Depuis plus de deux mois, M. Hyman est député de la ville de London et ministre des Travaux publics. La Chambre a vaqué à ses devoirs parlementaires au cours de cette période qu'il importe qu'un député titulaire d'une grande charge publique soit à son poste ici.

L'intérêt public demande qu'au cours de la session du Parlement, surtout, il fasse acte de présence dans cette enceinte législative, afin de vaquer aux devoirs de sa charge et expédier les affaires publiques. Nous avons été témoins d'un étrange dissentiment, que les membres du cabinet ont sans doute réussi à pacifier, en famille ; il s'agit d'une divergence d'opinion qui aurait surgi entre le ministre de la Justice (M. Aylesworth) qui est censé être le dépositaire de la conscience publique, en matière légale, et le premier ministre ainsi que ses collègues.

A diverses reprises, dans les discours de combat qu'il a prononcés au cours des campagnes électorales dans deux comtés d'Ontario, le ministre de la Justice a catégoriquement nié que M. Hyman fût obligé, au point de vue moral ou autrement, de remettre ici, à titre de député de London, le portefeuille des Travaux publics, et cela à cause des faits révélés, sous la foi du serment, au cours des enquêtes tenues à Toronto. Il s'est élevé avec force contre cette doctrine en apportant force arguments, pour la combattre. Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) aurait-il été maladroit ici comme en d'autres circonstances ? Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) qu'on a choisi avec un tel soin, que le premier ministre et ses collègues croyaient avoir trouvé en lui le beau idéal, comme ministre de la Justice . . .

Sir WILFRID LAURIER : Parfaitement.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) qui s'est jeté dans la bataille électorale, haranguant les foules à la tribune populaire, promulgant *ex cathedra* une doctrine qui déliait absolument M. Hyman de toute obligation, morale ou autre, de remettre un mandat électif, évidemment acheté à l'aide de la corruption la plus éhontée, ce ministre, dis-je, a-t-il été relégué à l'arrière-plan par ses collègues ? Cette attitude qu'il a prise publiquement, qu'il a maintenue et réaffirmée dernièrement en y apportant toute la vigueur et la force d'argumentation en son pouvoir, le ministre, représentant du Gouvernement en matière légale, vient de l'abandonner, cette attitude. S'est-il converti ou bien a-t-on infirmé sa décision ? C'est à ce dernier avis qu'on est tenté de se ranger, s'il faut en juger d'après une des phrases du texte d'une des lettres dont il a été donné lecture ici, cet après-midi, lettre où l'on nous informe que, d'une seule voix, les collègues du premier ministre ont déclaré que M. Hyman a obéi à un excellent mobile et à un désir légitime, en remettant son mandat. Peut-être le premier ministre, de concert avec ses collègues, a-t-il réussi à convertir le ministre de la Justice ou plutôt il est possible qu'il soit demeuré impénitent et que ses collègues lui aient tous imposé silence. Ce n'est pas la première fois qu'ils lui imposent un silence aussi humiliant. Au cours de la session, le député de Labelle (M. Bourassa) l'a mis à quia. Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) n'a pas eu alors le courage de justifier l'attitude qu'il avait prise, et en supposant qu'il eut pris une attitude condamnable, il n'a pas eu le courage de l'admettre franchement. Il est resté là, cloué à son fauteuil, l'air maussade, faisant la moue comme un enfant d'école pris en flagrant délit, pendant que le député de Labelle lui administrait une correction bien méritée. Pareille scène s'est-elle déroulée dans l'enceinte du conseil privé ? Le premier ministre et ses collègues ont-ils administré au ministre de la Justice (M. Aylesworth) le châtiment voulu et l'ont-ils forcé à abandonner l'attitude à laquelle il avait si énergiquement adhéré, en soutenant que, ni au point de vue du droit, ni au point de vue de la morale, M. Hyman n'était tenu de remettre son mandat, à la suite des révélations qu'on sait ? L'ont-ils si bien réduit au silence et écrasé qu'il demeure cloué à son fauteuil, sans mot dire, laissant ses collègues triompher de son humiliation ?

Je tiens à parler franchement et sans arrière-pensée au point de vue de l'intérêt public : le ministère des Travaux publics est un des plus importants des services de l'Etat. N'ayant, au début, qu'un champ fort limité et un budget de dépenses assez restreint, les choses en sont venues aujourd'hui au point que son budget annuel atteint le chiffre de $10,000,000, tandis que sa juridiction embrasse non seulement la construction et l'administration des travaux d'utilité publique pour tout le Dominion mais s'étend à des services et à des obligations qui jadis étaient entièrement laissés à l'initiative des municipalités et des provinces. Ainsi, sous ce régime, que les députés de la droite ont élevé à la hauteur d'un véritable art, le ministre des Travaux publics, étant chargé d'une multiplicité de détails et assiégé de réclamations, tout se résume, en dernière analyse à ceci : " Donnez-moi votre suffrage, le jour du scrutin

bre de bons libéraux de cette localité auraient désiré obtenir, on la lui renouvelle pour trois ans. Il est vrai qu'on lui accorde seulement deux ou trois dollars de plus qu'auparavant, mais voilà comment les libéraux font de la politique dans le comté de Simcoe-est depuis dix ans et voilà ce qui m'a valu chaque fois ma réélection.

L'hon. M. LEMIEUX : Cet entrepreneur donnait-il satisfaction ?

M. BENNETT : Je n'en doute pas.

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami trouve-t-il extraordinaire que nous ayons accordé $3 de plus à cet entrepreneur après trois années de service ?

M. BENNETT : Je n'ai pas cité ce cas tout d'abord : je n'en parle que parce qu'il vient de se présenter à mon esprit. Il s'exécute des travaux publics dans le comté de Simcoe-est, et la population de ce comté, qui est intelligente, voit de quelle façon on procède à leur exécution, et elle est capable d'apprécier des cas comme celui qui s'est présenté à Port-Arthur.

Au départemnt des postes, il y a un inspecteur qui fait du zèle pour son parti. Je n'aime pas à le lui dire en face. C'est un partisan et partisan fieffé, et cela l'encourage d'apprendre du département que celui-ci ne tient pas à accorder l'entreprise à un tel. D'où vient ce sentiment ? Faut-il l'attribuer au fait que le plus bas soumissionnaire est un conservateur ? Ainsi, cet inspecteur des postes a appris qu'un nommé Steers demandait $475 et il a sans doute insinué au présent courrier d'entreprise qu'en offrant de faire ce service pour $470, son offre serait acceptée. En effet, elle l'a été. Si le ministre désire convaincre les habitants de cette région que son département est sagement administré et à l'abri des influences politiques, il fera mieux de renoncer aux anciennes pratiques et d'adjuger ces entreprises avec publicité et concurrence.

M. GORDON: J'approuve tout ce que l'honorable député a dit de la nécessité d'augmenter les facilités postales et d'abaisser le port des dépêches. Je ne voudrais pas favoriser le gaspillage, mais j'approuve cordialement le projet d'augmenter le traitement des receveurs de la poste dans les campagnes, car ce serait un acte de justice loin d'être de la prodigalité. Je pourrais citer des endroits qui sont privés d'un service postal parce que personne ne consent à fournir un local, à le chauffer et à l'éclairer pour la modique somme de $25, par année. J'espère que le ministre s'occupera sans tarder d'augmenter d'une façon raisonnable les appointements des receveurs de la poste dans les campagnes. Il y a lieu de féliciter le directeur général des Postes de ses tentatives dans le but d'améliorer le service. C'est ce que le public attend de lui. Cependant, j'espère qu'il refusera de livrer les colis postaux lorsqu'il y aura des sommes d'argent à percevoir. Selon moi, il serait injuste de faire de tous les employés de la poste au Canada, des agents de recette des magasins à rayons. En réalité, ils ne seraient pas autre chose, si ce système était établi.

De plus, je ferai observer au directeur général des Postes que, dans les villes de 1,500 à 2,000 âmes où il est impossible d'ériger de grands édifices publics et d'y mettre des gardiens, il pourrait tourner la difficulté en payant un loyer plus élevé afin d'obtenir de meilleurs bureaux que ceux qu'il utilise dans certains cas. Par exemple, dans la ville de Ridgetown, on a construit un édifice assez grand pour les besoins d'une population de quatre à cinq mille habitants où sont réunis tous les bureaux publics et municipaux au grand avantage de tous les citoyens. Le bureau de poste occupe le rez-de-chaussée et on comprend aisément qu'on ne saurait trouver un endroit plus central. Mais, chose étrange, pour tous ces avantages, l'Etat ne paie à la municipalité qu'un loyer de $20 par mois, chauffage et éclairage compris. L'Etat ne ferait-il pas mieux d'utiliser un édifice semblable comme bureau de poste plutôt que de faire les frais de construction d'un bâtiment à part, d'entretien et de surveillance ? Je le repète, je ne voudrais pas encourager le gaspillage, mais je suis un partisan convaincu de la nationalisation des services télégraphiques et téléphoniques et de leur fusionnement avec le service postal.

Je crois que cela pourrait se faire efficacement et économiquement et qu'au besoin, nous devrions rogner d'autres dépenses afin d'atteindre ce but. Là-dessus, je tombe d'accord avec le représentant de York-sud (M. Maclean) et je crois que le public commence à apprécier un semblable projet de nationalisation des services publics.

M. BARR : Vu que le directeur général des Postes nous invite à manifester nos opinions, je désire lui rappeler une défectuosité du service postal dans mon comté. Les dépêches destinées à Orangeville qui passent par Owen-Sound sont transportées matin et soir. Mais, chose étrange, entre Orangeville et Mount-Forest et dans cette direction, il y a une dépêche close qui arrive aux villages Grand-Valley et Arthur et à la ville de Mount-Forest entre 8 et 9 heures du soir et qui n'est pas distribuée le jour même. Lorsque les lettres sont triées, le lendemain matin, les gens ne peuvent pas y répondre pour le retour du courrier ; aussi se plaignent-ils de ce grief depuis des années. Le député de Wellington-nord (M. Martin) et moi, nous avons tous deux présenté des pétitions au directeur général des Postes, et je me suis rendu auprès de lui pour l'engager à s'occuper de cette question, mais il n'a rien fait encore. Il va de soi que les receveurs de la poste n'aiment pas à tenir leurs bureaux ouverts à une heure aussi avancée

de la nuit ; cependant, on pourrait vaincre leur répugnance en augmentant leurs appointements. Je ne suis pas surpris que le directeur général des Postes ne m'ait pas écouté lorsque je lui ai demandé de remédier à ce grief ; mais je suis étonné, je l'avoue, que le député de Wellington-nord (M. Martin), qui a des amis dans le cabinet, n'ait pas réussi à le convaincre. Après cette démarche ouverte, j'espère que le ministre remédiera à la situation sans plus tarder.

J'appuie sur ce qu'ont dit les députés des deux partis de la nécessité d'améliorer le transport du courrier dans les districts ruraux et d'augmenter la rétribution des receveurs de la campagne. Je me plais à constater l'accord qui règne parmi la députation à ce sujet et j'en suis d'autant plus aise que ce spectacle est plus rare. Quant aux receveurs, on pourrait en citer plusieurs qui ne touchent que huit cents par jour. Je connais un endroit où le receveur doit confectionner les dépêches avant six heures du matin, traverser de Rosemount à Shelburne pour assister à l'arrivée du train du matin. Les dépêches doivent être prêtes à six heures moins le quart tous les jours. De plus, il reçoit et distribue le courrier durant l'après-midi et doit confectionner les dépêches qui doivent suivre un autre parcours. Pour tout ce travail, il ne touche que $42 par année. A mon sens, c'est une exploitation qui ne devrait être tolérée nulle part dans la province d'Ontario ni ailleurs au Canada. Est-il une autre occupation aussi peu rémunératrice ? Prenons, par exemple, un district rural où le courrier arrive chaque jour.

Le receveur, il va sans dire, n'a pas les moyens d'engager un commis. Il fournit une salle et doit s'acquitter de ses devoirs. Il est dérangé de demi-heure en demi-heure et parfois plus souvent, même pendant ses repas pour vendre les timbres-poste et remettre les lettres et les journaux. Pour ce travail, il ne reçoit que 8 cents par jour ou $25 par année. De fait, plusieurs receveurs projettent de renoncer à leur emploi. Je sais que, dans ma circonscription, il y a plusieurs endroits où le besoin d'un bureau de poste se fait sentir; mais, vu l'insuffisance des appointements, le Gouvernement ne peut trouver personne qui consente à remplir les fonctions de receveur. Cette économie de bouts de chandelles est préjudiciable à l'intérêt bien entendu du Canada. Le directeur-général des Postes ferait bien de créer une commission pour s'enquérir de la situation des receveurs de la poste dans les campagnes, car il est notoire que le mécontentement est général parmi eux. Partout, ils adressent des pétitions et réclament un meilleur traitement. Je suis bien aise de voir que les députés des deux partis sont unanimes à déclarer que, sous le présent régime, les receveurs des campagnes dans tout le Dominion sont soumis à de graves injustices.



Pourquoi tolérerait-on une pareille situation, lorsque l'excédent grossit sans cesse, et qu'il y a tant d'endroits privés de bureaux de poste parce qu'on offre aux receveurs une rétribution insuffisante ? On dirait que le département a pour principe de s'enquérir d'abord si un bureau de poste donnerait des bénéfices. Lorsque ce résultat n'est pas probable, il refuse d'en ouvrir un. Or, personne n'ignore que, lorsqu'un bureau de poste est établi depuis un certain temps, ses affaires augmentent sensiblement. Je n'ai aucun doute qu'en plusieurs endroits privés de facilités postales, un bureau de poste ferait face à ses dépenses au bout d'un an ou deux. Les citoyens s'abonneraient à plus de journaux, écriraient et recevraient un plus grand nombre de lettres, s'ils obtenaient le service postal dont ils ont besoin. De cette manière, la population s'améliorerait et le public serait mieux servi. Je crois donc qu'il est temps de remédier à cet état de choses et de mieux rétribuer toutes les classes d'employés de la poste. Leur travail est des plus importants dans les campagnes, et cette question est l'une des plus urgentes.

Quant à la proposition de l'honorable préopinant (M. Gordon), je crois qu'il y a lieu de regretter que l'ancien directeur-général des Postes ait jugé à propos de se démettre de ses fonctions pour revêtir l'hermine car, s'il eût continué à diriger son ministère, il aurait probablement installé dans nos bureaux de poste un service téléphonique qui aurait été d'une grande utilité dans nos campagnes. Alors, la vie à la campagne aurait ressemblé davantage à la vie qu'on mène dans les villages. Les campagnes auraient été reliées aux villages.

On sait que ce qui nuit le plus à la colonisation des régions nouvelles c'est l'exode des jeunes gens, et des jeunes filles aussi, vers les cités et les villes, non pas dans le but d'améliorer leur sort ni d'être plus utiles au pays, mais uniquement parce qu'ils y trouvent des agréments que la campagne ne leur offre pas. S'il y avait un téléphone dans presque tous les bureaux de poste, ce serait un placement avantageux, je n'en doute pas. Il est incontestable que cela augmenterait sensiblement les recettes du département des Postes et qu'au lieu d'un excédent d'un million de dollars, nous en aurions un de deux millions. On dit—et je crois que cette assertion tient plus de la vérité que de la fiction—que l'ancien directeur général des Postes a été obligé d'abandonner ses fonctions parce qu'il avait manifesté sa détermination de poursuivre l'œuvre qu'il avait entreprise, d'établir sur tout le territoire un réseau national de téléphone et d'obtenir le raccordement de nos téléphones aux lignes à grande distance, comme nos chemins de fer régionaux ont obtenu le droit de se servir des grands réseaux de voies ferrées pour le transport des marchandises. Mais, le Gouvernement craignit

de le voir aller trop vite. Il crut qu'il était un trop grand réformateur, qu'il avait le caractère d'Hérode, et il décida de s'en débarrasser. Les directeurs de la compagnie des téléphones Bell vinrent à Ottawa et déclarèrent qu'il fallait mettre fin à ses tentatives et l'obliger à accepter d'autres fonctions. Nous ne pouvons pas, disaient-ils, lui permettre de poursuivre la réalisation de son projet et, par là, de ruiner notre entreprise. Vu l'omnipotence de ces nababs et de leurs amis dans les cercles qui imposent dans une si grande mesure leurs volontés au cabinet, l'ancien directeur général des Postes fut jeté par-dessus bord et, depuis, nous n'avons guère entendu parler de son projet. Cependant, l'opposition a persisté à agiter la question, afin de procurer au public le service téléphonique qu'il exige. Nous appréhendons que le présent directeur général des Postes (M. Lemieux) ne prenne peur malgré son énergie et son désir de marcher sur les brisées de ses prédécesseurs. Nous n'entendons plus parler du projet sauf par le représentant de Kent-est (M. Gordon) qui risque un mot de temps à autre. Je ne crains pas d'affirmer que le public exigera qu'on s'engage résolument dans cette voie.

Il désire non seulement qu'on améliore le service postal dans les campagnes, mais il veut qu'on y ajoute le téléphone. Grâce à ces avantages, le pays fera plus de progrès que jamais. En accomplissant cette réforme, le ministre (M. Lemieux) obtiendrait l'inscription de son nom sur le fronton du temple de la Gloire. L'occasion s'offre à lui et j'espère qu'il en profitera.

M. KNOWLES : J'ai écouté avec un vif intérêt les sentiments exprimés par les honorables députés qui ont pris part à la discussion. Je désire fuir les sentiers battus ; cependant, le service de la poste étant à proprement parler une question fédérale, en ce sens qu'elle intéresse toute la population d'une extrémité à l'autre du pays, on aurait tort de la laisser discuter exclusivement par les représentants de l'Ontario et des Provinces maritimes.

Au sujet des commentaires du député de Simcoe-est (M. Bennett), je dois dire que ce que je connais de la conduite du département des Postes est bien différent de ce que l'honorable député prétend avoir relevé dans sa circonscription. Jamais, que je sache, le département n'a souffert que des considérations politiques influent soit directement des Postes est bien différent de ce parcours que le courrier doit suivre. Au cours du dernier exercice, j'ai été mêlé au choix d'environ cent routes postales. De fait, il m'est arrivé d'avoir à supplier les gens, pour ainsi dire, sans tenir compte de leurs sympathies politiques, afin de les engager à se charger du transport du courrier. Sans manquer aux égards que je dois au directeur général des Postes, je dois dire que je me suis souvent adressé à des conservateurs plutôt qu'à des libéraux, parce que les services rendus ne sont pas rétribués comme ils devraient l'être.

Mes remarques différeront un peu des observations des députés qui ont pris la parole jusqu'ici. Si je comprends bien, le traitement des directeurs de la poste est le même d'un bout à l'autre du pays. Si je me trompe, je prie le ministre de me reprendre.

L'hon. M. LEMIEUX : Dans les villes de l'Ouest, les directeurs de la poste touchent un suppplément.

M. KNOWLES : D'accord, mais la Chambre s'est occupée ce soir des receveurs de la poste dans les campagnes. Le minimum de leurs appointements est le même dans l'Ouest que dans l'île du Prince-Edouard. Je déclare franchement qu'on devrait remédier à cet état de choses. Je ne prétends pas dire ce qu'il faudrait faire ni quel règlement il y a lieu d'adopter. On pourrait peut-être augmenter le pour cent des recettes que touchent les receveurs à l'ouest du lac Supérieur ou prendre quelque autre mesure dans ce sens. Les représentants des Provinces maritimes et de l'Ontario eux-mêmes devront convenir avec moi que ceux qui remplissent les fonctions de receveurs dans l'Ouest devraient être mieux rétribués que les receveurs de l'Est. Le combustible y est plus cher ; les dépenses qu'entraîne la construction des habitations sont plus élevées. . . .

M. W. F. MACLEAN : Les tarifs des chemins de fer aussi.

M. KNOWLES : Oui, les tarifs des chemins de fer sont plus élevés et le temps y est plus précieux. Nous avons entendu dire que les habitants de l'Ontario et de l'île du Prince-Edouard cherchent ces emplois afin de fournir à leurs épouses l'occasion de lire les cartes postales qui passent par leurs bureaux. Dans l'Ouest, cette considération n'entre pas en ligne de compte—on y est trop affairé pour penser à cela. Les banques reconnaissent le principe que je soutiens, car elles donnent de plus forts appointements à leurs commis dans l'Ouest.

Les compagnies de chemins de fer en font autant. Celui qui ouvre un bureau dans cette partie-là du pays doit mieux rétribuer son personnel que s'il habitait dans l'Est. Ceux qui remplissent les mêmes fonctions doivent toucher de plus gros appointements là-bas qu'ici. Je dirai même que l'indemnité des représentants de l'Ouest devrait être plus élevée que celle des députés de l'Est. Ne faisant pas partie du ministère je ne suis pas en mesure de déposer un bill tendant à réaliser ce projet mais je déclare sincèrement qu'il devrait être réalisé. Le député de Halton (M. Henderson)—j'en parle avec le plus grand respect, car autrement il pourrait me rappeler que je suis un nouveau-venu tandis que lui-même est un vétéran ; aussi je m'incline devant lui avec le plus grand respect. . . .

M. HENDERSON : Je vous remercie.

M. KNOWLES : ... parce qu'il est un homme sérieux et honnête. Le député de Halton soutient que le ministre n'a pas augmenté les appointements des receveurs de la poste dans les campagnes en proportion des progrès du Canada. Or, si je suis bien renseigné, le gouvernement précédent donnait aux receveurs de la campagne un minimum de traitement de $12. Le ministère a plus que doublé cette somme. Donc, si l'assertion de l'honorable député signifie quelque chose, elle veut dire que le ministère actuel n'a pas encore fait assez, bien qu'il ait doublé les crédits destinés à l'administration des postes, depuis son avènement au pouvoir. Je me demande pourquoi on n'appliquerait pas le même principe à tous les services publics. Si ce n'est pas assez d'avoir porté de $12 à $25 le minimum du traitement des receveurs de la poste, en vertu de cette doctrine, le représentant de Halton doit être d'avis qu'en doublant les dépenses publiques, le ministère, loin d'avoir été prodigue, n'est pas allé aussi vite que le progrès du pays l'exigeait. Il ne faudra pas l'oublier, nos gouvernants seront en butte aux attaques de l'opposition qui reprochera aux départements de dépenser plus d'argent qu'ils ne le devraient.

Sous un certain rapport, cette question offre un intérêt particulier dans l'Ouest. Là-bas, la population se compose de nouveaux colons. Ceux-ci ont encore beaucoup de rapports avec leur pays d'origine. Parfois, des membres de leur famille habitent dans l'Est. L'insuffisance des facilités postales est un sérieux grief pour eux. Je n'imiterai pas certains députés de l'opposition en racontant ce que je sais au sujet des bureaux de poste de ma circonscription, mais on me permettra de citer un fait. Il y a un mois ou deux, un habitant d'un district assez populeux de l'Ouest, où il n'existait pas alors de bureau de poste, vint à Ottawa. Je me rendis avec lui auprès du sous-ministre des Postes auquel il expliqua la situation. Entre autres choses, il lui dit qu'il n'avait pas pu recevoir de lettres de son épouse pendant deux mois. Le sous-ministre, il est vrai, lui fit observer que certains maris ne s'en plaindraient pas, mais celui-ci n'était pas cet avis-là.

J'approuve tous les efforts du ministère dans l'intérêt du pays. Selon moi, il ne saurait mieux servir l'intérêt public qu'en établissant un service postal satisfaisant, fréquent et libéral. Je ne crains pas de dire que les habitants de l'Ouest apprécient les louables efforts de nos gouvernants dans le but d'améliorer ce service. C'est certainement un titre de gloire pour le directeur-général des Postes d'avoir un excédent de près d'un million de dollars, malgré l'augmentation des dépenses et l'amélioration du service postal. Cependant, j'espère qu'à l'avenir, il n'y aura plus d'excédent. Mieux vaut un déficit, pourvu qu'on emploie l'argent à mieux rétribuer les employés et à étendre le service des postes. Je me justifierai volontiers devant mes commettants d'avoir approuvé l'ouverture de crédits destinés à combler le découvert.

M. GUNN : Je désire signaler au ministre le cas d'un receveur de la poste de mon comté, mais non de ma circonscription, qui a demandé, il y a quelques mois, un traitement plus élevé. Il touchait, je crois, $25 par année.

Je reçus une lettre du département qui m'apprenait que c'était là la rétribution de ceux qui remplissaient ces fonctions. Il s'agit du bureau de poste de Harlock, dans le comté de Huron. Celui-ci était très utile aux cultivateurs du voisinage. Lorsqu'ils apprirent que le bureau serait fermé, ils réunirent une somme de $15 afin d'engager le receveur à continuer de remplir ses fonctions. J'ignore ce qui a lieu depuis mon départ en novembre. Cependant, le directeur-général des Postes doit le savoir. La fermeture de ce bureau de poste causerait de grands inconvénients. Dans ma circonscription, il y a un endroit où les habitants doivent franchir une distance de six milles pour aller chercher leur courrier au bureau de poste. Il y a un an et demi environ, j'ai présenté une pétition des cultivateurs du comté au ministre de la Justice (M. Aylesworth), qui présidait alors au ministère des Postes. J'ai parlé au ministre qui m'a promis d'envoyer sur les lieux l'inspecteur de ce district. Je n'en ai pas entendu parler depuis. Mais il me semble injuste d'obliger les gens à aller chercher leur courrier à six milles de leur habitation. Le bureau de poste le plus rapproché est situé dans le township de McKellop, comté de Huron. Je sais qu'on a présenté une pétition au département, et peut-être deux. Je n'ai pas entendu ce que le ministre a dit des recettes de son département, mais le député d'Assiniboïa-ouest a répété que le directeur général des Postes comptait, cette année, sur un excédent d'un million de dollars dont une bonne partie servira à améliorer le service.

C'est peut-être sortir du cadre de la discussion que de traiter une question qui relève du département des Travaux publics. Cependant, je prierai le directeur général des Postes de s'employer auprès de son collègue afin d'obtenir la construction d'un bureau de poste dans la ville de Seaforth. Le rapport du ministère des Postes m'apprend que les recettes du bureau de Seaforth ont été de $5,364.46 pendant le dernier exercice.

Dans notre comté, il y a trois bureaux de poste qui rapportent en moyenne $18 par année. Le bâtiment ou se trouve le bureau de poste de notre ville a été construit il y a plus de 35 ans. C'est une vieille construction située à une extrémité de la ville. Tous les citoyens, quelles que soient leurs attaches politiques, sont convaincus qu'il est absolument nécessaire d'ériger un nouveau bureau de poste. Une pétition à ce

sujet a été présentée il y a environ un an et demi. Je l'ai moi-même communiquée à la Chambre et le ministre des Travaux publics m'a laissé entendre que la question était à l'étude. Cependant, il ne m'a pas encore fait connaître sa décision. J'espère sincèrement qu'il s'occupera bientôt d'ériger un nouveau bureau de poste dans notre ville.

M. R. N. WALSH : Je ne me propose pas de parler du traitement des receveurs de la poste, car ceux-ci sont libres d'accepter ou de refuser de remplir ces fonctions. A mon sens, le but de la poste est d'apporter le courrier aux habitants du pays. Il y a deux ans, j'ai fait une demande et, l'an dernier, j'ai posé une question au directeur général des Postes concernant l'amélioration du service postal dans l'un des districts de mon comté. Celui-ci a été peuplé il y a plus d'un siècle et je déclare qu'il est honteux de voir que les habitants d'une localité ne reçoivent leur courrier que deux fois par semaine.

Le représentant de Cumberland a dit que, pour obtenir l'ouverture d'un nouveau bureau de poste, il fallait que vingt-cinq personnes au moins en fissent la demande et qu'il y eut quatre milles de distance d'un bureau à un autre. Je crois qu'il y a au département une pétition portant plus de vingt-cinq signatures en toutes lettres et il y a sept milles d'un bureau de poste à l'autre. On devrait utiliser une partie de l'excédent, afin de procurer à ces gens-là un meilleur service. Ce sont les descendants des pionniers qui se sont établis dans le comté il y a un siècle et il suffirait de $100 pour établir un service bi-hebdomadaire. Ce serait de l'argent bien dépensé que celui qui servirait à procurer un service postal satisfaisant à la population du comté de Huntingdon, le plus beau comté de la province de Québec.

M. W. J. ROCHE : Je désire appeler l'attention du directeur général des Postes sur le cas du bureau de poste de Brandon. Brandon est une ville très importante et j'apprends que, pendant le dernier exercice, les recettes de la poste s'y sont élevées à près de $26,000. Le directeur de la poste de cette ville est un citoyen très estimable dans la vie privée. Ce qui lui a valu l'emploi qu'il occupe c'est, d'abord, le fait qu'au cours des procès relatifs à l'élection de Macdonald, il fut l'un des juges de paix ambulants qu'on fit venir d'une autre circonscription. Juge de paix dans une circonscription voisine, on lui persuada d'instruire ces procès.

A l'avènement au pouvoir du ministère actuel, celui-ci congédia l'ancien directeur de la poste et le remplaça par le présent titulaire. Nous avons entendu l'ex-directeur général des Postes justifier le renvoi du receveur de la poste de Cannington qu'on accusait de commanditer une certaine entreprise, ce qu'il niait. Le prédécesseur du ministre actuel a posé en principe que le cabinet ne tolérerait pas qu'un fonctionnaire se livre à d'autres occupations, mais qu'il entendait donner aux employés publics des appointements qui leur permettraient de consacrer tout leur temps et tous leurs soins à l'accomplissement de leurs devoirs. Or, je ferai observer au ministre que ce directeur de la poste a touché, l'an dernier, $8,824.70, d'après le rapport du département des Postes. On pourra me dire, il est vrai, qu'à même cette somme, il doit payer les services de son assistant. Mais, c'est précisément ce dont nous nous plaignons, les citoyens de Brandon et moi. Ce directeur de la poste touche de forts appointements et il est censé rétribuer lui-même ses commis. Mais il économise le plus qu'il peut. Il rétribue si mal ses employés que ceux-ci ne demeurent pas au bureau de poste assez longtemps pour apprendre leurs devoirs et se familiariser avec les citoyens. Aussi, ils commettent nombre d'erreurs dans la distribution du courrier. J'ai reçu plusieurs plaintes de la part d'hommes d'affaires qui ont eu beaucoup de difficultés à obtenir leur courrier qu'on égare de temps à autre. Il arrive souvent qu'on le leur refuse parce qu'il a été mis dans un autre tiroir. Cela provient en grande partie de ce que les commis, qui touchent des appointements insuffisants, ne demeurent pas assez longtemps au bureau de poste pour se familiariser avec leurs devoirs. Pour démontrer les erreurs que commettent les employés, je citerai un fait dont j'ai eu connaissance. Un monsieur qui fait des affaires en cette ville, peuplée d'environ 10,000 habitants, écrivait à sa banque une lettre qui est demeurée trente jours au bureau de poste avant de parvenir à destination. On avait inscrit sur l'enveloppe "non réclamée" et on l'avait envoyée au bureau des lettres de rebut. Pensez-y ! Une lettre adressée à une banque faisant affaire dans une ville de cette importance qui demeure trente jours au bureau de poste et qui est ensuite envoyée au bureau des lettres de rebut ! Qu'on se représente les graves inconvénients qui peuvent en résulter.

J'apprendrai au directeur général des Postes que ce fonctionnaire ne s'occupe pas lui-même du bureau, qu'il ne consacre pas tout son temps et tous ses soins à l'accomplissement de ses devoirs. Si je suis bien renseigné, et j'ai lieu de le croire, il est président de la compagnie de chemin de fer de Brandon à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson et il touche $200 par mois pour ses services comme tel qui occupent une grande partie de son temps. On ne lui donne certainement pas ce traitement pour rien. Ses devoirs doivent être très onéreux et l'occuper pendant une grande partie du temps ; autrement, il ne toucherait pas $2,400 par année. De plus, ce fonctionnaire est marchand de grains et intéressé dans un élévateur ou deux, sinon dans trois. Voilà, il me semble, un scandale flagrant et

une violation du principe posé par l'ex-directeur des Postes qui déclarait qu'un directeur de la poste doit consacrer tout son temps à l'accomplissement de ses devoirs officiels, lorsqu'il est suffisamment rétribué. Je crois qu'on ne saurait remédier trop tôt à la situation, en ce qui concerne ce bureau, car je puis affirmer au ministre qu'il existe beaucoup de mécontentement, principalement parmi les hommes d'affaires de cette ville.

M. LAKE : Les conseils n'ont pas manqué au ministre sur la manière d'éviter cet excédent de $2,000,000 qu'il semble craindre d'accumuler d'ici à une couple d'années. Le directeur général des Postes doit chercher à équilibrer son budget sans vouloir obtenir un excédent des recettes sur les dépenses. Il n'est pas de l'intérêt public d'imposer un fardeau inutile à la population au moyen du service postal. Après qu'on a fait face aux dépenses courantes, on doit employer l'excédent à améliorer le service.

En ce qui concerne le Nord-Ouest, je puis affirmer au ministre qu'il ne s'y trouve guère de branche du service postal qui ne puisse être améliorée en dépensant un peu plus. Presque partout, on fait preuve de trop de parcimonie.

Je désire dire un mot en faveur des receveurs de la poste dans les campagnes de l'Ouest. Règle générale, les bureaux de poste sont tenus dans des maisons de ferme isolées. Les appointements des receveurs ne suffisent pas à les indemniser des dépenses qu'ils font. Souvent, ce n'est que pour se rendre aux vives instances de leurs voisins qu'ils consentent à remplir leurs fonctions. Parfois, ils refusent de le faire et, alors, on a de grandes difficultés à trouver dans le voisinage une maison convenable pour y installer un bureau de poste. Par conséquent, lorsque le ministre s'occupera de la question, j'espère qu'il aura égard à la situation des bureaux de poste isolés du Nord-Ouest. Je crois l'avoir entendu dire qu'il étudierait cette question à la présente session. Est-ce vrai ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. LAKE : Je suis bien aise de l'apprendre, car cette question est urgente et on ne saurait la résoudre trop tôt. J'espère qu'au moment voulu, il permettra à la Chambre de la discuter dans tous ses détails.

M. DANIEL : Je désire appeler l'attention du ministre sur ce que plusieurs d'entre nous, principalement les représentants des provinces d'en bas et ceux qui reçoivent leur courrier par la voie du Pacifique-Canadien, considèrent comme un service postal insuffisant. Il pourrait s'en occuper et remédier à la situation, s'il le voulait. Les retards ne proviennent pas du bureau de poste des Communes ; pourtant, il y a des délais inutiles dans le transport du courrier apporté à Montréal par le Pacifique-Canadien et de Montréal à Ottawa. Nous recevrions notre correspondance assez tôt pour pouvoir répondre par le retour du courrier, si le ministre faisait trier sur le convoi du Pacifique-Canadien les matières postales adressées à la Chambre des communes. A l'heure qu'il est, cela est très difficile. Nous pouvons rarement le faire et souvent le courrier arrive si tard qu'il est tout à fait impossible de répondre aux lettres reçues par le courrier suivant. J'espère que le directeur général des Postes s'occupera de cette question dans l'intérêt des représentants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

Il y a aussi une autre chose que je désire signaler au ministre. Je suis absolument d'accord avec ceux qui se sont plaints de l'insuffisance de la rétribution accordée aux postillons. Cette remarque ne s'applique pas seulement aux courriers d'entreprise ; elle a également trait aux facteurs-boîtiers des villes. Du moins, le service est mal fait et, si le directeur général des Postes va aux informations, il s'apercevra que ses fonctionnaires sont de mon avis. Ces entreprises sont souvent adjugées à des prix si minimes qu'on emploie des gens incompétents—des jeunes garçons, par exemple—pour faire la levée des boîtes. Il s'ensuit que souvent, les boîtes ne sont pas vidées lorsqu'elles devraient l'être.

Je me plains aussi de la manière dont on s'y prend. Souvent, la température est inclémente, il neige ou il pleut. J'ai vu vider ces boîtes par des gars qui les ouvrent, pendant qu'il vente, y plongent la main et placent les lettres dans le sac aux dépêches. Selon moi, ils ne prennent pas assez de soin et parfois des lettres peuvent s'égarer à cause de leur négligence.

Quant à la manière de faire disparaître l'excédent, le ministre pourrait diminuer le port des matières postales et rétablir l'ancien état de choses. Il était d'usage de distribuer pour un cent les lettres confiées à la petite poste. Les lettres confiées à la poste dans une grande ville pour être distribuées dans les limites de celle-ci était affranchies avec un timbre-poste d'un cent ; aujourd'hui on en exige un de deux cents. Le port des journaux a-t-il jamais été aussi élevé qu'aujourd'hui ? Il l'était beaucoup moins autrefois. Ce sont des questions que le ministre pourrait mettre à l'étude, afin de voir s'il ne pourrait pas pour se débarrasser de l'excédent, diminuer le port des matières postales tout en augmentant la rétribution de ceux qui, pour une maigre pitance se livrent au travail ardu de la livraison du courrier à la campagne et à la ville.

M. FOWLER : Je n'approuve pas du tout le plan proposé par mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) (M. Daniel) au sujet de la meilleure méthode à prendre pour utiliser l'excédent. D'après moi, ce serait faire une distinction injuste en faveur des habitants

des villes au détriment de ceux des campagnes. L'habitant des villes reçoit ses lettres à domicile. On dira peut-être que le transport des lettres et objets dans les villes ne coûte pas aussi cher que dans les campagnes ; que le département n'a pas à pourvoir au paiement d'un service de transport par voiture, comme dans les campagnes, mais n'a qu'à payer les facteurs. Cela mettrait conséquemment sur un pied d'égalité l'habitant des villes et celui des campagnes, et je crois qu'il est juste qu'on lui fasse payer deux sous pour ses lettres. La taxe n'est pas élevée et personne ne peut s'y opposer, mais je dis qu'une grande partie de cet excédent a été obtenue en rognant sur les besoins du service des postes.

Je suis en faveur de l'économie dans tous les services du Gouvernement, mais il y a une différence entre économiser et refuser de donner au public un service proportionné à la taxe qu'il paie. On a fermé un grand nombre de bureaux de la poste dans les districts ruraux éloignés, et je désire protester de toutes mes forces contre cette manière d'agir.

Les colons qui vivent dans ces endroits peu peuplés trouvent la vie assez dure, même quand on leur fournit toutes les facilités possibles. Un colon qui habite à deux ou trois milles d'un voisin, comme c'est souvent le cas dans les Provinces maritimes, de même que dans l'Ouest, a autant de droit aux avantages du service de la poste à certaines périodes que celui qui vit dans un district où la population est plus dense. La poste est un service public, et cet homme qui paie des taxes pour l'entretien de ce service, a droit d'en bénéficier. On a fermé un certain nombre de bureaux de poste dans mon propre district, et cela au grand dommage de ses habitants qui sont aussi intelligents que ceux vivant dans des endroits plus considérables, tout aussi désireux d'échanger des lettres avec leurs amis, de recevoir des journaux qu'ils lisent avec autant d'intérêt que les habitants des villes, et je dis qu'il est du devoir du Gouvernement de donner à ces personnes le service de la poste, afin qu'elles puissent profiter de la lecture et de la culture que fournit la presse. Que ce service soit rémunérateur par lui-même ou non, telle n'est pas la question. Aux taux actuels, le département ne peut pas s'attendre à transporter les objets avec profit égal sur toute l'étendue du pays. Il faut nécessairement que dans certains districts, le service soit fait à perte, comme dans d'autres, il soit très rémunérateur, et c'est une piètre réponse à faire à ces gens que de leur dire : Voyez comme nous avons bien administré le département des Postes ; nous avons un magnifique excédent de $800,000.

Lorsque ces personnes songent qu'autrefois elles avaient un bureau de poste à deux ou trois milles de leur domicile et qu'aujourd'hui elles sont obligées de faire six ou sept milles pour avoir leurs lettres, c'est pour elles une bien petite consolation que de savoir qu'il y a un excédent de $800,000, à dépenser pour des fins qui ne sont pas toujours dans les meilleurs intérêts du pays en général.

J'entends revendiquer les droits des régions où la population est éparse. Je connais un district où le bureau de poste le plus proche est à quatre milles. Il y a à cet endroit une grande manufacture qui emploie de 60 à 70 ouvriers tout le long de l'année, et cependant, il faut que le propriétaire de la manufacture transporte lui-même le courrier quotidien sur une distance de quatre milles.

Je ne crois pas que ce soit juste ou équitable. Le courrier de cette grande manufacture de même que celui des habitants de cet endroit est toujours considérable. Je connais un autre endroit minier dans l'Ouest près de Frank où le bureau de poste le plus proche est Frank, situé à une distance de quatre milles de chemin. Cela n'est pas juste. Il faudrait apporter remède à cet état de choses, et je ne crois pas que le ministère des Postes s'en occupe suffisamment.

J'espère que le nouveau directeur général des Postes montrera un peu plus d'énergie qu'en a montré son prédécesseur et ne désirera pas autant accumuler un excédent, une excellente chose en elle-même, pourvu que toutes les conditions en soient normales ; mais il ne faut pas que ce soit le seul but auquel on doit tendre. Le point principal est de donner au public un service efficace pour son argent.

M. McLENNAN : Je veux dire quelques mots avant que l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) ait le temps de donner suite aux diverses propositions qui lui ont été faites pour faire disparaître l'excédent dans l'intervalle. Je joins mes protestations à celles que nous avons entendues ce soir contre la proposition d'établir un service de colis livrables contre remboursement, pour les mêmes raisons qui ont été données par les autres orateurs, à savoir que le service de la poste ne serait plus qu'une agence de messagerie pour le bénéfice des grands magasins dans les villes considérables du Canada, au grand détriment du petit marchand dans les petites villes et les villages. Quand il s'agira pour la population d'examiner si l'administration des postes par l'honorable directeur général des Postes actuel a été bonne, le point principal qu'elle considérera ne sera pas le chiffre de l'excédent qu'il a accumulé, mais le développement ou le perfectionnement qu'il aura donné au service postal. Aux Etats-Unis, il y a un déficit annuel de plusieurs millions de piastres dans le service des postes, et on ne voit pas qu'aucuns des journaux du pays protestent, tant la population désire avoir un bon service postal, et je suis certain que la population du Canada désire tout autant avoir un bon service postal et serait parfaitement satisfaite de voir disparaître com-

plètement cet excédent, si on lui donne un service postal plus efficace que celui qui existe actuellement dans plusieurs districts ruraux de la confédération. Je pourrais citer un exemple dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Trois ou quatre villages miniers y sont en voie de développement, et le trafic avec les districts ruraux voisins s'étend dans toutes les directions, et lorsque je dis à l'honorable directeur général des Postes, qui est comparativement nouveau dans le département des Postes, que le service postal dans Inverness coûte aujourd'hui près de $5,000 de moins qu'il coûtait il y a dix ans, je crois qu'il ne serait pas aussi disposé à repousser presque toutes les demandes de bureaux de poste que je lui ai adressées, comme il l'a fait depuis qu'il est à la tête de ce département. Je crois que je devrais faire comme l'honorable député de Cumberland (M. Logan).

L'hon. M. LEMIEUX : Il me semble que mon honorable ami m'a écrit, il n'y a pas bien longtemps encore, pour me prier de fermer un certain bureau de poste.

M. McLENNAN : Cela est arrivé pour un hameau isolé, situé dans le creu d'un vallon et où s'étaient établis quelques habitants seulement.

Quelques VOIX : Etaient-ce des torys ?

M. McLENNAN ... et lorsque ces centres miniers dont j'ai parlé se sont formés, les gens qui habitaient cette petite localité isolée sont venus s'établir auprès de la mine. C'est la seule demande que peut citer l'honorable directeur général des Postes que je lui aurais faite de fermer un bureau de poste, et je puis l'assurer que c'est plutôt là une raison pour qu'il soit plus généreux et m'accorde l'établissement d'au moins une partie des six bureaux de poste que je lui ai demandé d'ouvrir, ce qu'il a refusé ou a négligé de faire.

M. BARR : Vous n'avez pas perdu le privilège de dispenser les faveurs gouvernementales.

M. McLENNAN : Non, mais je navigue de compagnie avec l'honorable député de Cumberland (M. Logan), et j'ai été très heureux de lui entendre faire la même plainte que je fais moi-même, parce que je craignais que mon cas fût isolé. Si le directeur général des Postes est obligé de choisir entre l'augmentation de traitement des directeurs de bureaux de poste et l'extension du service postal dans le pays, je crois qu'il sera appuyé par la population, s'il décide d'augmenter et d'étendre le service postal. S'il peut faire les deux choses, personne n'en sera plus heureux que moi, mais s'il lui faut choisir entre l'une ou l'autre des deux réformes, l'augmentation du nombre de bureaux de poste est celle qui est la plus nécessaire. Je renouvellerai mes demandes au directeur général des Postes pour la création de bureaux additionnels dans mon comté, ce que j'ai toujours hésité à demander avec trop d'insistance, tant que je n'eus pas appris l'énorme excédent de recettes qu'a donné la gestion de son département, cette année.

M. ALCORN : Vu que le département des Postes est dans la situation heureuse d'avoir un excédent très considérable cette année, me sera-t-il permis d'émettre l'idée qu'une partie de cet excédent pourrait être appliquée avec beaucoup d'avantages à établir un service quotidien de la poste dans certains districts ruraux qui aujourd'hui n'ont qu'un service hebdomadaire ou bihebdomadaire ? Le comté que j'ai l'honneur de représenter est l'un des plus anciens comtés du Haut-Canada. Mais il y a encore dans ce comté plusieurs endroits où le courrier ne vient pas tous les jours, et où il serait très important d'établir un service quotidien. J'ai plus d'une fois fait des demandes à cet effet au département, mais je regrette d'avoir à dire que j'ai eu le même sort que les autres députés auxquels on a fait réponse que leur demande serait soumise à l'inspecteur, et c'était là la fin de la chose. Nous n'en entendions plus parler ensuite.

Nous sommes menacés de l'établissement de ce que l'on appelle le service des colis livrables contre remboursement ; on établirait ce service au moyen de règlements, et je me joins aux autres députés qui ont parlé pour protester contre ce projet. L'honorable directeur général des Postes connaît sans doute les très fortes objections soulevées par les marchands de détail du Canada à l'encontre de l'établissement d'un tel service. J'ai reçu moi-même plusieurs lettres de protestation dont j'ai transmis quelques-unes au département des Postes, et ce soir je désire faire entendre ma protestation la plus forte possible contre un tel projet. Devrais-je mentionner à l'honorable directeur général des Postes qu'au moins dans les villes où les clients du bureau de poste ont des boîtes fermant à clef, ces bureaux devraient être ouverts pendant certaines heures le dimanche. Je ne sache pas qu'il y ait de règlements à cet effet, mais je crois que l'on pourrait fort bien ordonner que les bureaux de poste dans certaines villes restent ouverts pendant quelques heures durant la journée du dimanche. Ce serait un grand avantage pour le public et j'espère que l'honorable directeur général des Postes examinera la question.

M. J.-E. ARCHAMBAULT (Berthier) (Texte) : Monsieur le président, je me permettrai aussi de dire quelques mots pour féliciter très cordialement l'honorable ministre des Postes, pour la bonne nouvelle qu'il nous a donnée ce soir en nous annonçant un magnifique excédent de recettes dans son département.

Cette nouvelle a été si bien accueillie qu'elle a mis tout le monde de bonne hu

meur, à tel point que depuis plus de deux heures nous n'avons pas entendu parler de questions de parti. On dirait que l'on s'est presque disputé cet excédent, chacun voulant en avoir sa part. Si l'on me le permet, j'aurai, moi aussi, quelques propositions à faire qui aideront, je crois, l'honorable ministre, dans la tâche importante d'appliquer cet excédent.

Je commencerai par ma propre paroisse On dira peut-être qu'en cela je me montre un peu égoïste, mais il y a une raison toute particulière qui m'engage d'en parler tout d'abord. C'est dans cette paroisse que l'honorable ministre y a fait ses premières armes politiques. Saint-Gabriel-de-Brandon compte une population de 1,500 âmes. Comme partout ailleurs le maître de poste se plaint de son salaire, non pas parce qu'il est trop haut, mais bien parce qu'il ne l'est pas assez. Je profiterai de l'excédent que l'honorable ministre nous annonce, pour lui demander de bien vouloir penser au maître de poste de Saint-Gabriel. Les citoyens de Saint-Gabriel-de-Brandon, par leur conseil municipal, ont présenté une requête pour demander des changements dans ce bureau de poste. Je crois que la demande du village de Saint-Gabriel-de-Brandon est juste : tout ce qu'ils demandent, c'est simplement que ce bureau soit conforme aux besoins de ce village.

Tout ce que le maître de poste de cet endroit reçoit, c'est $40 par an, pour le loyer C'est bien peu cher, si vous l'obligez de fournir le local, de le chauffer et de pourvoir aux autres dépenses nécessaires. Les maîtres de poste, dans nos campagnes, sont obligés de répondre plus souvent au public que ceux des villes, parce que les gens viennent au bureau à toute heure de la journée, les distances variant de deux lieues à deux lieues et demie pour une localité. Souvent ils n'ont pas de voiture, ni l'avantage d'avoir le chemin de fer pour y aller. Ils diront à leur voisin : Puisque tu passes au bureau de poste, apporte donc mon courrier? Le maître de poste, par là même, est souvent obligé de se lever très matin. De plus, il y a les retards du Pacifique, qui arrive souvent trois quarts d'heures après le temps, de sorte que neuf heures du soir sonnent souvent avant que le maître de poste ait fini sa besogne.

Je prierai donc l'honorable ministre de bien vouloir étudier cette question qui est bien importante. La seconde demande est celle-ci. Le comté de Berthier se divise en deux parties parfaitement distinctes. Le haut et le bas. La première partie est celle qui longe le fleuve. C'est le bas du comté, c'est aussi la partie la plus populeuse et la plus riche, raison de plus pour moi d'être très heureux de représenter ce comté. Cette partie-là est bien pourvue de communications faciles, et comprend les paroisses de Lavaltrie, de Lanoraie, de Berthier, de Saint-Cuthbert, Saint-Barthélemi et Saint-Norbert. Ce territoire est desservi par deux chemins de fer, le Grand-Nord et le Pacifique, et en été, par les bateaux de la compagnie Richelieu. Il s'ensuit donc que le service de la poste y est très facile.

Mais il n'en est pas ainsi pour le haut du comté. Saint-Edmond, par exemple, offre des difficultés de transport considérables. De plus, le maître de poste ne reçoit que $25 par an ; c'est le minimum. Aussi est-il très difficile d'y avoir un maître de poste, personne n'en veut, pas même le curé, homme généralement de dévouement pourtant. Si vous prenez cette partie-là du comté qui comprend Saint-Damien, La Barrière, Saint-Zénon, Saint-Michel-des-Saints, vous vous trouvez à 18 lieues de Saint-Gabriel-de-Brandon, et à 75 milles du fleuve. On n'y reçoit le courrier que trois fois par semaine à l'heure qu'il est.

Pour vous prouver qu'il y a là une région importante, je vous dirai qu'on y exploite une mine de mica. Les intérêts y vont grandissants et exigeront avant peu de moyens de communication bien plus nombreux que ceux qui existent aujourd'hui. Il y a aussi la compagnie de Grand'Mère, la Saint-Gabriel Lumber Company, ce qui fait trois compagnies en activité. Ce sont des compagnies qui possèdent des millions, et je vous dirai qu'elles se servent assez peu du bureau de poste du gouvernement, préférant faire elles-mêmes le transport de leurs courriers à Saint-Gabriel-de-Brandon et à Saint-Félix-de-Valois, à cause de la lenteur du service. Elles demandent donc que ce service du courrier soit plus rapide et plus fréquent.

Maintenant, voyons comment se fait le transport du courrier. L'honorable ministre sera peut-être surpris d'apprendre que le courrier doit aller passer par le comté de Joliette, pour venir dans celui de Berthier. Je n'ai rien à dire quant à ce qui concerne les affaires du comté de Joliette ; le député de ce comté, saura faire valoir les droits de Joliette. La male quitte Saint-Michel-des-Saints, passe à Saint-Zénon, à La Barrière, comté de Berthier, de là, elle passe par Sainte-Emilie-de-l'Energie, Saint-Jean-de-Matha, Saint-Félix-de-Valois, comté de Joliette, et alors revient dans Berthier. L'honorable ministre des Postes a en mains une requête signée par tous les citoyens de Saint-Michel et de Saint-Zénon, par tous les hommes importants du comté et les compagnies que je viens de mentionner, demandant des améliorations dans ce service. Ils voudraient que le courrier du comté passe dans le comté de Berthier, c'est-à-dire par Saint-Damien et Saint-Gabriel-de-Brandon. Je crois que cette demande n'est que juste et raisonnable.

Je n'avais pas l'intention en me levant de faire un discours, mais de soumettre ces observations en toute confiance à l'honorable ministre, et je suis certain qu'il fera droit aux besoins qui se font sentir à l'heure qu'il est dans le service postal de Berthier, qu'il

nous donnera un service plus rapide et plus fréquent, en le portant de quatre à six fois par semaine pour les paroisses du haut du comté. Je demande trois choses bien distinctes : la première, que le service dans le comté soit fait dans le comté même de Berthier, et pour ce comté. La deuxième, c'est que le maître de poste de Saint-Gabriel-de-Brandon soit payé en proportion des services qu'il rend. La troisième, c'est que le minimum ou salaire de $25 par année payés aux maîtres de poste soit augmenté.

En demandant ces améliorations, je puis assurer à l'honorable ministre que son excédent ne sera pas beaucoup diminué. Les frais des transports ne coûtent pas bien cher, car pour une distance de onze lieues, le département ne paye que $600 par an, soit, remarquez-le bien, monsieur le président, seulement $50 par mois ; et l'entrepreneur qui fait ce transport est obligé de se lever à quatre heures du matin, pour arriver prendre son courrier à Saint-Michel, desservir Saint-Zénon, La Barrière, et arriver à Sainte-Émilie à onze heures. De plus, je vous dirai que ce pays ressemble beaucoup au Nord-Ouest, qu'il y a beaucoup de neige, et que le postillon n'a pas toujours ses aises.

J'espère que ces trois demandes seront prises en sérieuse considération par l'honorable ministre, qu'il ne manquera pas d'y faire droit, lorsqu'il répartira son excédent de quinze cent mille piastres, paraît-il, et que les citoyens de Saint-Gabriel-de-Brandon auront une nouvelle preuve que l'honorable ministre prend en sérieuse considération les intérêts de la paroisse où il a fait ses premiers discours politiques et reçu ses premiers applaudissements.

M. LENNOX : Nous avons entendu parler ce soir de l'insuffisance du traitement des directeurs de la poste dans les campagnes, mais je ne crois pas que le mal soit limité à ces fonctionnaires. Il y a un certain nombre de directeurs de la poste dans les villages et petites villes qui ne sont pas suffisamment payés. Par exemple, il y a le directeur de bureau de poste d'Allandale, que fait partie de la ville de Barrie. J'ai discuté la question avec lui, non pas à sa demande, mais de mon propre mouvement, bien que je connusse déjà qu'il s'estimait insuffisamment rétribué. Je sais que lorsque l'on discute la question de rémunération, il faut compter et déduire de cette rémunération une part raisonnable pour l'assistance que le receveur est obligé de se procurer, et aussi l'allocation très insuffisante qu'on lui paie pour la lumière et le chauffage, et bien que l'on ne calcule presque rien pour le loyer, il ne reste à peu près aucune rétribution à ce fonctionnaire qui fait le service pour une population de probablemnt 1,500 personnes. Ce bureau de poste demande une attention constante depuis son ouverture le matin jusqu'à sa fermeture le soir, car Allandale, bien qu'étant une partie de la ville de Barrie, peut être considérée comme un centre de chemin de fer.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est un faubourg de Barrie.

M. LENNOX : C'est un faubourg de Barrie maintenant. Jusqu'à il y a dix ans, c'était un village indépendant qui ensuite a été annexé à la ville de Barrie.

Je profite de cette occasion pour faire connaître les chiffres exacts en cette matière à l'honorable ministre. Il y a plusieurs bureaux de poste que l'on ne peut désigner véritablement comme des bureaux de poste ruraux, qui sont dans la même condition, et ce que je veux surtout faire comprendre au ministre, c'est ceci : lorsque j'ai soulevé cette question il y a quelque temps, je voulais appeler particulièrement l'attention sur ce fait que nos directeurs de bureaux de poste sont insuffisamment payés, mais je constate aujourd'hui que la discussion a été restreinte à la rémunération des directeurs de bureaux de poste ruraux. Il y en a beaucoup cependant que l'on ne peut pas strictement appeler des bureaux de poste ruraux, dont le cas pourtant mérite égale considération.

Je veux en même temps exprimer mes sympathies à l'honorable ministre (M. Lemieux) pour l'humiliation qu'il doit ressentir d'avoir un excédent dans le service des postes, alors que ce même service est si insuffisant pour les besoins du pays et la rémunération des fonctionnaires des postes si petite. Dans les circonstances, je ne vois pas comment il puisse se féliciter d'avoir un excédent. Cependant, je l'exonère de tout blâme, parce qu'il n'a pas été suffisamment longtemps à la tête de ce département pour pouvoir remédier aux maux qui existent ; mais j'espère que d'ici à la prochaine session l'état de choses grâce auquel les directeurs de bureaux de poste sont si peu rémunérés aura disparu, de même qu'un excédent trop fort.

Maintenant, la Chambre me permettra-t-elle d'appeler son attention sur une autre question, à savoir l'inauguration en vertu de règlements postaux d'un service de transport des colis livrables contre remboursement. J'ai reçu plusieurs lettres à ce propos. Une de ces lettres est rédigée comme suit :

Veuillez, s'il vous plaît, présenter cette pétition au Directeur Général des Postes, à la demande des soussignés.

Dans le fait, c'est plutôt une lettre qu'une pétition que j'ai reçue, et cette lettre exprime dans un langage très concis et très clair les torts que les signataires souffriraient. Elle est ainsi conçue :

Barrie, 19 janvier 1907.

A l'honorable Monsieur Lemieux,
Directeur général des Postes,
Ottawa.

Monsieur,—Nous avons appris que vous prépariez un amendement à la loi concernant le

servce des colis postaux et que le but de cet amendement est de permettre de recevoir et transporter des colis. Un service de ce genre permettrait aux maisons de commerce qui font de grandes affaires par la poste d'envoyer leurs colis livrables contre remboursement, dans toutes les parties du pays, en concurrence avec les petits marchands.

Les grands magasins à rayons font déjà un mal considérable aux marchands de chaque localité, et toute modification des lois postales qui les favoriseraient causerait une grande injustice à des milliers de marchands qui ont placé leurs capitaux dans une petite ville ou dans un village du Canada et qui concourent par leur présence, leur énergie et leurs taxes à développer les petits centres sur lesquels doit reposer la prospérité future du Canada.

Nous ne demandons pas de privilèges spéciaux, et nous protestons contre toute faveur qui pourrait être accordée aux maisons de commerce qui vendent sur commandes transmises par la poste. La loi proposée tiendrait à réduire le nombre des petits marchands et ainsi à faire disparaître la concurrence; elle déprécierait la valeur de la propriété dans les petits villes et aurait le même effet dans les campagnes, de même qu'elle diminuerait les occasions d'amusements dans les familles de cultivateurs. Les districts agricoles de la Nouvelle-Angleterre, aujourd'hui déserts, sont un exemple à éviter. Nous espérons que vous admettrez la justesse de nos prétentions lorsque nous disons que cette législation serait un empêchement au progrès et au développement continus de ce beau Canada et nous vous demandons de bien vouloir revenir sur le projet annoncé dans le public de proposer cet amendement à la loi des postes.

Cette lettre est signée par M. John G. Coffey, marchand-quincaillier, et environ cinquante autres marchands et hommes dans le commerce de la ville de Barrie. J'ai en outre un certain nombre de lettres, contenant des plaintes semblables, de la part de M. W. H. Hearst, d'Alliston, de J. Hopper, de Cookstown, Geo. Vickers de Barrie et William Hamwell, de Tottenham et un grand nombre d'autres. Si cette question était mieux comprise par le peuple en général, nous recevrions probablement un plus grand nombre de protestations contre le changement proposé. La plupart des gens croient qu'il s'agit du dépôt d'un bill ; mais comme c'est un simple changement qui peut être effectué au moyen de simples règlements administratifs, je saisis cette occasion d'appeler l'attention du ministre dans l'espérance qu'il étudiera sérieusement la question avant de prendre la décision qui est proposée.

L'un des effets de cette décision serait de faire tort au commerce des marchands dans les districts ruraux du pays et de diminuer la prospérité générale du Canada, et bien que l'on puisse apporter quelques raisons en sa faveur, je crois que les arguments très décisifs dont je viens de donner lecture, outre beaucoup d'autres que l'on pourrait apporter encore à l'encontre du projet doivent être pesés avec beaucoup de soin par le ministre avant qu'il se décide à faire aucun changement.

M. CLEMENTS : Je suis certain que l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux), après avoir entendu toutes les propositions et les observations qui lui ont été faites, n'aura aucune difficulté à se débarrasser de son excédent.

L'hon. M. LEMIEUX : Très bien !

M. CLEMENTS : Je veux accorder le mérite à qui le mérite est dû, et conséquemment, je veux féliciter l'honorable ministre des améliorations qu'il a apportées dans le service des postes de mon comté. Depuis deux ans, il existait dans mon comté un grief que j'avais souvent essayé de faire corriger, mais ce n'est que par le directeur général des Postes actuel (M. Lemieux) que j'ai réussi à faire opérer un changement tout à l'avantage de la population de mon comté qui, j'en suis sûr, lui en sera reconnaissante. Je partage le sentiment de l'honorable député du comté de Prince-Edouard (M. Alcorn). Je crois pouvoir approuver tout ce qu'il a dit concernant les directeurs des bureaux de poste dans les campagnes, et aussi au sujet de l'établissement dont on parlé d'un service de colis livrables contre remboursement. Je crois que l'établissement de ce service causerait du tort aux marchands de la campagne et ne serait pas à l'avantage du public. Par contre, je demanderai avec instance à l'honorable directeur général des Postes d'apporter plus d'attention au service postal dans les campagnes, car s'il y a une partie de la population qui mérite d'être traitée par la Gouvernement, c'est celle qui fournit une si grande part aux revenus, publics, la population nombreuse qui vit dans la campagne.

J'approuve de tout cœur la proposition d'augmenter le traitement des directeurs des bureaux de poste ruraux. Il n'y a pas très longtemps que je me trouvais dans le centre de l'un des townships de mon comté où le bureau de poste fait un service considérable, et j'ai été surpris d'apprendre quel traitement minime le directeur de ce bureau recevait pour ses services. Si tous les directeurs de poste dans les campagnes sont payés dans la même proportion, c'est une honte pour le pays. L'année dernière, il a été question d'établir un service de distribution rurale dans certaines parties du Canada. Nous devons tous convenir que la population n'est pas suffisante pour justifier l'établissement de ce service dans toutes les parties du pays ; mais il y a des endroits où il pourrait être établi immédiatement, et avant de terminer, je demanderai que la distribution du courrier à domicile soit établie dans les petites villes, et la demande de Chatham ne devra pas être ignorée.

L'hon. M. LEMIEUX : Quelle est sa population ?

M. CLEMENTS : Environ 12,000. Je suis certain que cette ville apprécierait ce

service, et je crois qu'elle y a droit. J'espère que le directeur général des Postes voudra bien étudier la question d'une façon très sérieuse de même que celle de l'établissement de la poste rurale dans certaines parties du pays.

M. HENDERSON : En réponse à l'assertion que j'ai faite que le directeur général des Postes ne marchait pas avec le progrès en refusant d'augmenter le traitement des directeurs de bureaux de poste dans les campagnes, l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) a cité le fait qu'un gouvernement précédent que j'ai eu l'honneur d'appuyer payait les directeurs de la poste environ la moitié de ce qu'ils sont payés aujourd'hui. Mais l'honorable député me permettra d'appeler son attention sur le fait que l'opposition de ce temps-là n'était pas comme l'opposition d'aujourd'hui qui est toujours prête à aider le Gouvernement à faire le bien ; mais dans ces jours d'antan l'opposition aurait critiqué une augmentation des dépenses, même de 5 cents seulement, quel qu'en eût été l'objet.

M. MILLER : Le Gouvernement de ce temps-là n'était pas comme le Gouvernement d'aujourd'hui.

M. HENDERSON : Je suis très heureux que l'honorable député (M. Miller) m'en fasse souvenir. Il a parfaitement raison. Sous beaucoup de rapports, le Gouvernement de ce temps-là était incomparablement meilleur que le Gouvernement d'aujourd'hui.

M. BURROWS: Vous aviez un bon déficit.

M. HENDERSON : Mais nous n'aurions pas eu de déficit, si nous avions taxé le peuple comme ce Gouvernement-ci le fait.

M. A. JOHNSTON : Le tarif postal était de 3 cents et aujourd'hui il n'est que de 2.

M. HENDERSON : Les réductions qui on été faites par le Gouvernement actuel n'égalent pas celles qui ont été faites par leurs prédécesseurs, qui avaient diminué le tarif postal en portant le poids des lettres d'une demi-once à une once et je me rappelle aussi que le parti conservateur avait réduit le transport des lettres de 5 à 3 cents. Le Gouvernement actuel n'a fait aucune grande réduction. C'est notre parti qui a inauguré la carte postale, et réduit le port des lettres à un sou. Le Gouvernement actuel n'a pas été aussi magnanime que cela. Cependant, je veux appeler l'attention de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Knowles) sur ce fait que le Gouvernement précédent avait à surmonter des difficultés qui n'existent pas aujourd'hui. La critique que l'on faisait contre toute dépense était si ardente qu'il osait à peine augmenter de la plus petite somme le traitement d'un fonctionnaire honnête. Mais l'opposition actuelle agit d'une manière différente. Elle est prête à donner son appui à toute bonne proposition que le Gouvernement peut faire à la Chambre. Le Gouvernement sait que nous ne nous opposons à aucun progrès. Si l'honorable député d'Assiniboïa-ouest avait fait partie de la Chambre il y a douze ans, il n'aurait pas prononcé le discours que nous avons entendu ce soir.

Je désire dire un mot maintenant au sujet de la proposition qui a été discutée devant nous, à savoir: celle d'un service économique des colis. Je ne crois pas que ce soit le devoir du Gouvernement de se faire voiturier de marchandises, et je suis d'avis que le directeur général des Postes commettra une faute s'il prostitue—si je puis employer ce mot—le service postal à ce point.

Il me semble qu'il est indigne d'un Gouvernement de se mettre au rang d'une agence ordinaire de perception, et de se substituer aux banques et aux autres institutions qui exécutent des services de ce genre aujourd'hui. Il faut laisser quelque chose au peuple pour vivre. Si le Gouvernement s'empare de tout, comment la population pourra-t-elle continuer à vivre et à contribuer au revenu du Trésor ? Je crois que l'honorable directeur général des postes, lorsqu'il aura étudié la question à tous ses points de vue, reconnaîtra que la proposition dont j'ai parlé n'a aucun mérite.

J'ai cru m'apercevoir, il y a un instant, que vous commenciez à vous endormir un peu. Il est maintenant 11 heures et 20 minutes, nous avons fait beaucoup de travail et je crois que le comité devrait lever sa séance.

L'hon. M. FISHER : Nous devrions adopter quelques articles avant de lever la séance.

M. HENDERSON : Parfait, adoptons-les.

M. MILLER : Je veux dire quelques mots seulement au sujet de la proposition d'établir un service de colis postaux livrables contre remboursemnt. En réponse à ce que l'honorable député de Halton (M. Henderson) a dit sur le sujet, je ne crois pas qu'il soit indigne du Gouverenment de faire quelque chose de nature à augmenter le confort et les commodités du peuple. Je ne crois pas que le directeur général des Postes ait l'intention en proposant d'établir le système de colis postaux livrables contre remboursement d'aider aux grands magasins au détriment des petits dans les villes et villages du Canada. J'aurais pensé que l'effet aurait plutôt été contraire ; qu'au lieu d'amener du commerce aux grands magasins, ce service aurait plutôt été de nature à aider les petits magasins dans les petites villes à conserver leur commerce. Je crois qu'il existe déjà un règlement administratif en vertu duquel les journaux paient un certain tarif dans un certain rayon, et un tarif plus élevé dans un rayon plus grand. Je me suis demandé s'il ne serait pas possible d'établir le service de colis postaux proposé d'après un plan de même genre. Personne ne semble avoir d'objection au transport des colis, excepté qu'on ne veut pas de leur

livraison contre remboursement. Ne pourrait-on pas limiter le transport des colis à une certaine distance seulement du point de départ, disons dans un rayon de dix milles ? Il n'y aurait pas que les grands magasins qui seraient favorisés, mais ceux des districts ruraux y trouveraient un grand avantage, parce qu'au moyen de la poste et des téléphones ruraux les clients pourraient faire venir du marchand de la ville ou de village voisin, dans un rayon de dix milles, les effets dont ils auraient besoin.

M. CROCKET : L'honorable directeur général des Postes voudra-t-il me dire quelle est la pratique suivie dans son département au sujet des demandes de nouveaux bureaux de poste ; je voudrais savoir si lorsqu'un inspecteur est chargé de faire un rapport, son avis est suivi lorsqu'il est favorable à la demande.

L'hon. M. LEMIEUX : D'une façon générale, lorsque l'inspecteur fait un rapport favorable à l'établissement d'un bureau de poste, ce bureau est accordé.

M. CROCKET : Alors je veux appeler l'attention du ministre sur deux ou trois cas qui se sont présentés dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Les demandes ont été renvoyées à l'inspecteur qui a fait la visite des lieux et a fait un rapport favorable aux demandes dans plusieurs cas. Jusqu'à présent, cependant, les bureaux de poste n'ont pas été accordés. Je demanderai donc au directeur général des Postes de bien vouloir s'occuper de ces cas au sujet desquels je lui donnerai privément tous les renseignements nécessaires, et voir pourquoi ces exceptions à la règle générale ont été faites dans mon comté. Voudra-t-il nous dire aussi si c'est la pratique de son département, au sujet de ces demandes de nouveaux bureaux de poste dans des comtés représentés par des députés conservateurs, de consulter le candidat libéral défait pour savoir si la demande doit être accordée ou non.

L'hon. M. LEMIEUX : Pas du tout, nous décidons chaque cas selon ses mérites au point du vue du service seulement.

M. HENDERSON : Je suis heureux d'entendre le directeur général des Postes dire cela, parce que je me rappelle un cas dans mon comté, où j'ai présenté moi-même une pétition il y a quelques années, et ma demande a été repoussée.

J'obtins ensuite la certitude que le candidat que j'ai moi-même défait dans le comté avait envoyé un rapport déclarant qu'un bureau de poste n'était pas nécessaire. et c'est sur son avis que le bureau de poste ne fut pas établi. Plus tard, heureusement, mon opinion prévalut et ce service public fut accordé.

M. HERRON : Dans mon comté, de fait, dans toute la partie sud-ouest d'Alberta, l'amélioration du service postal est vivement réclamée, et je puis soumettre au ministre un plan pour dépenser à bon escient une partie de son excédent de recettes. J'ai encore présent à ma vue le parcours du courrier, sur une distance de 25 milles, à partir du village que j'habite et où il n'y a que deux ou trois bureaux de poste, avec des habitants résidant à sept ou huit milles dans toutes les directions. Il doit y avoir sur ce parcours de 300 à 400 personnes qui ne reçoivent la malle qu'une fois la semaine, et je crois que ce service est insuffisant.

L'hon. M. LEMIEUX : Où se trouve cette localité ?

M. HERRON : Ce parcours s'étend de Pincher-Creek vers le sud à Kootenay, dans la direction de Yarrow et Fishbourne. Il y a un camp minier du nom de Hillcrest dans la région de la passe aux Corbeaux, à quatre milles de Frank, le bureau de poste le plus rapproché, où il se paie environ $7,000 par mois en salaires et ou 500 ou 600 personnes sont obligées d'envoyer à quatre milles pour avoir leur courrier. C'est un camp de mineurs. Ce n'est vraiment pas un service convenable à donner dans aucune section de l'ouest. Je pourrais citer des cas nombreux où la population ne reçoit le courrier qu'une fois la semaine lorsqu'elle devrait avoir un service de trois fois la semaine sinon un service quotidien. Il se rencontre des groupes de population considérables où le bureau de poste le plus rapproché est à 15 ou 20 milles. Cet état de choses existe présentement sur une vaste étendue du Nord-Ouest, et je crois que le ministre devrait dépenser une partie de son surplus de recettes à améliorer la situation. J'approuve, de tout cœur l'augmentation de la rémunération à tous les maîtres de poste ruraux.

M. PERLEY : Je suis cordialement en faveur de l'augmentation de la rémunération aux maîtres de poste ruraux et de l'amélioration du service postal dans les campagnes. Je ne crois pas qu'il y ait au pays de personnes qui rendent de plus grands services que ces maîtres de poste pour si peu de rémunération.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai écouté attentivement les remarques qui ont été faites des deux côtés de la Chambre...

M. BENNETT : Le ministre s'attend-il à ce que nous adoptions cet item ce soir ? Il n'est pas raisonnable de nous demander de voter l'énorme somme de $360,000 avant d'avoir consulté le rapport de l'auditeur général à ce sujet.

M. A. A. McLEAN : J'ai aussi quelques mots à dire avant l'adoption de ce crédit.

L'hon. M. FIELDING : Le comité semble oublier que ce crédit n'est que pour le service administratif à Ottawa et n'est pas le crédit pour les bureaux de poste. Il n'est peut-être pas hors d'à-propos que cette discussion ait embrassé tout le sujet, mais le

crédit particulier sur lequel la plus grande partie de cette discussion aurait dû se faire est encore à venir. Le présent item est affecté au service administratif à Ottawa et la Chambre aura toute la latitude voulue pour discuter toutes ces questions lorsque le gros montant sera proposé. Nous avancerons notre travail en votant ce crédit maintenant, ce qui ne privera pas la Chambre de sa liberté d'entrer dans tous les détails de la question quand le temps sera venu.

M. A. A. McLEAN : Bien que je reconnaisse que le service postal est en somme efficace, j'appelle l'attention du ministre sur un fait dont il peut se rendre compte lui-même en allant à la salle de lecture. Il y verra que les derniers journaux de l'île du Prince-Edouard sont datés du 2 février. En été, le voyage entre l'île du Prince-Edouard et Ottawa se fait en 28 heures, mais il y a maintenant 7 jours que nous n'avons reçu de journaux de cette province. La nécessité d'améliorer ce service s'impose. Je dis avec les honorables députés qui m'ont précédé que le surplus des recettes qui s'accumule à l'administration des postes devrait être consacré à l'amélioration du service d'une extrémité du pays à l'autre, et à l'établissement de nouveaux bureaux dans toutes les parties du pays. Je crois que cette question mérite toute l'attention du ministre. Nous nous trouvons présentement sans communication postale depuis six jours avec l'île du Prince-Edouard. Le ministre des Postes et le ministre des Chemins de fer et des Canaux devraient chercher la cause de ce retard, car il est injuste pour les Provinces maritimes qu'un tel état de choses puisse exister. Je partage également les idées émises par certains honorables députés, au sujet de la distribution des colis contre remboursement du prix par le destinataire. Ce n'est pas dans l'intérêt des magasins de détail des campagnes d'accorder aux grands magasins à rayons le privilège de la livraison contre remboursement. Ce mode de transmission pourrait avoir du bon s'il était soumis aux restrictions que mon honorable voisin de gauche a proposées, mais ce n'est certainement pas dans l'intérêt du commerce de détail au Canada d'accorder aux grands magasins à rayons de Montréal et Toronto le privilège d'expédier leurs marchandises contre remboursement par la poste à un prix minime pour toute l'étendue du pays. Je pense encore comme un bon nombre de mes collègues qu'il faudrait accorder plus de rémunération aux maîtres de poste ruraux. Ils me paraissent insuffisamment payés et je crois que le ministre devrait employer une partie de ses profits à les mieux rémunérer.

M. ALCORN : Avant d'entreprendre sa réplique, l'honorable ministre aurait-il l'obligeance de répondre à ma demande au sujet de l'ouverture des bureaux de poste dans les villages le dimanche ?

M. FIELDING.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui. Quant au service de l'île du Prince-Edouard, je suppose que l'honorable député (M. A. A. McLean) est bien renseigné, mais le département n'a pas encore été informé de cette interruption, car si elle s'était produite, nous en aurions été avertis en moins de deux ou trois heures. Nous sommes jusqu'ici sans avis officiel de cette interruption du service de la poste entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme et il doit y avoir erreur quelque part.

M. A. A. McLEAN : Je reçois les quotidiens de cette province et le dernier qui m'est parvenu est daté du 2 février. Il est facile de se convaincre de ce fait à la chambre de lecture.

L'hon. M. LEMIEUX : Je me renseignerai certainement demain, mais jusqu'ici nous n'avons reçu aucun avis officiel. Le service n'est pas interrompu. En effet, nous avons reçu aujourd'hui même beaucoup de lettres et de journaux de l'île du Prince-Edouard et il ne paraît pas y avoir eu de retard dans le service. Je me renseignerai demain sur ce sujet de même que sur plusieurs autres sujets que les honorables députés ont portés à ma connaissance. Quant à l'ouverture des bureaux le dimanche, la proposition de l'honorable député de Prince-Edouard (M. Alcorn), j'étais sous l'impression que l'honorable député était partisan de l'observance du dimanche. Je vois qu'il n'entend pas appliquer ce principe aux maîtres de poste d'Ontario. Je dirai à l'honorable député que nous laissons les maîtres de poste libres d'accorder le service du dimanche à leurs clients. Cette question est laissée à leur discrétion, et je rappellerai qu'elle échappe pratiquement à notre autorité. Comment pouvons-nous forcer les maîtres de poste à servir le public le dimanche ?

M. ALCORN : J'ai tout simplement proposé que la porte de dehors soit laissée ouverte afin de permetre à ceux qui ont des boîtes-poste de prendre leur courrier. Je n'ai pas demandé qu'il y ait quelqu'un pour le service.

L'hon. M. LEMIEUX : Il faudrait quelqu'un pour dépouiller et distribuer la malle, de sorte qu'il faudrait quelqu'un pour travailler le dimanche.

M. HENDERSON : Non, ce travail se ferait le samedi.

L'hon. M. LEMIEUX : La malle n'arrive souvent au bureau que le dimanche matin, entraînant la nécessité de travailler le dimanche. Pour moi personnellement, je n'ai pas d'objection à laisser les maîtres de poste servir le public le dimanche, si c'est leur plaisir, mais je ne puis pas comme chrétien les forcer à travailler le dimanche même pour obliger l'honorable député de Picton.

M. ALCORN : Il n'y aurait aucun travail le dimanche.

L'hon. M. LEMIEUX : Je répondrai en quelques mots aux remarques qui ont été faites sur le service postal en général. J'admets que les maîtres de poste ruraux sont insuffisamment rémunérés. Personnellement, je crois qu'ils devraient l'être davantage, mais je ne fais qu'énoncer une opinion. Je crois cependant que le Gouvernement sera en mesure au cours de la présente session de faire des déclarations qui seront favorablement reçues par le pays. Dans certains cas, il faut se rappeler que la rémunération minimum de $25 par année représente les recettes du bureau. Près de 5,000 bureaux de poste canadiens sur 12,000 ne produisent pas le minimum de la rémunération de $25.

M. HENDERSON: Le Saint-Laurent paie-t-il ses dépenses de dragage?

L'hon. M. LEMIEUX : Non. Il en est ainsi de la rémunération des maîtres de poste. J'ai reçu une délégation des maîtres de poste et des employés du service extérieur des postes. Mais c'est une question de grande envergure qui entraîne la revision de tous les traitements dans le service administratif, et j'espère que le Gouvernement fera des déclarations pendant la présente session qui satisferont toutes les parties intéressées. J'ai reçu beaucoup de conseils aujourd'hui sur les moyens de dépenser le surplus de recettes du département des Postes qui a atteint $1,000,000 l'année dernière et qui atteindra probablement $2,000,000 cette année. Je dirai que le département ne refuse jamais d'écouter une demande raisonnable et de l'accorder. Je laisse aux deux côtés de la Chambre de dire si jamais j'ai refusé de faire droit à une demande légitime qui m'a été exposée.

Pour ce qui regarde l'Ouest, nous y avons nommé récemment trois inspecteurs et créé de nouveaux bureaux de poste. A vrai dire, nous avons à peine le temps de respirer dans notre empressement à nous rendre aux désirs des honorables députés de l'Ouest, libéraux ou conservateurs. L'honorable député d'Alberta (M. Herron) a mentionné un cas, et je l'invite à venir me l'exposer succinctement à mon bureau. S'il est bien vrai qu'il ne se rencontre pas de bureau de poste sur un rayon de 30 milles, le département sera trop heureux d'en établir là où le besoin s'en fait sentir, pourvu qu'il y ait des colons. Nous ne pouvons établir des bureaux de poste dans le désert. Je répète à toute la députation que je suis toujours prêt à accéder à une demande légitime, qu'elle vienne d'un comté conservateur ou d'un comté libéral. L'administration des postes doit satisfaire à la demande du public en général et je suis trop heureux de faire participer surtout les colons de l'Ouest au service moderne auquel ils ont droit.

M. HERRON : Et à propos de Hillcrest ?

L'hon. M. LEMIEUX : Eh bien, je dois encore témoigner ma surprise. Voici un grand centre minier et je ne suis pas censé connaître les besoins de chaque localité. Le fait est que je n'ai jamais visité le comté de l'honorable député (M. Herron), mais je suis surpris qu'il n'ait pas songé à venir à mon bureau pour me demander d'ouvrir un bureau de poste à Hillcrest. Je sais que c'est un poste de mineurs important et je serai trop heureux d'y établir un bureau de poste, si, comme il le dit, la population y est si considérable. Je répète que je suis toujours prêt à améliorer le service. Lorsque je m'aperçois que la distribution trois fois par semaine est devenue insuffisante pour la population, je n'hésite pas effectuer le changement requis. Je l'ai fait plusieurs fois et j'entends continuer.

Au sujet de la livraison à domicile, l'honorable député a parlé de la ville de Chatham, dont la population est de 12,000 âmes. Je dois dire que d'après les nouveaux règlements adoptés récemment dans mon ministère, toute ville ayant une population de 12,000 âmes dont les recettes du bureau de poste atteignent $20,000 par année, sera dotée de la livraison à domicile.

J'ajouterai quelques mots au sujet de la transmission des colis postaux. Je suis né et j'ai grandi dans la ville de Montréal, bien que je représente une circonscription rurale du Saint-Laurent inférieur. Je suis peut-être imbu des préjugés d'une personne qui a passé la plus grande partie de sa vie en ville. Je ne sais, mais vraiment je n'ai jamais songé à la rivalité qui existe entre les magasins à rayons et les magasins de campagne, mais j'admets avec les honorables députés qu'il existe incontestablement un fort courant d'opinion contre l'établissement de la livraison contre remboursement, à cause du tort qu'elle pourrait occasionner aux marchands de campagne. Pour ma part, j'avoue en toute sincérité que mes prédilections sont en faveur des villes, ayant grandi à Montréal, mais je n'avais certainement pas l'intention de nuire aux intérêts ou de froisser les sentiments des marchands de campagne quand j'ai pensé à accorder au Canada l'avantage de ce service, car les honorables députés, tant d'un côté que de l'autre, savent que cette réforme n'est pas nouvelle.

Ce service existe en Europe, il existe en Angleterre : de fait, vous pouvez expédier tout ce que vous voulez par poste en Angleterre, et le service postal anglais est considéré comme le plus parfait au monde. Le service des colis postaux et le service de livraison contre remboursement y sont en usage. Nous avions pensé que peut-être les malles canadiennes pouvaient servir à amener à la raison les compagnies de messageries canadiennes. La population aurait profité de nouveaux avantages et en même temps, nous aurions peut-être mis fin à une espèce de monopole. Cependant, je m'aperçois que l'opinion, du moins l'opinion telle que représentée par les marchands de campagne et les compagnies de messageries, est prédisposée contre le plan projeté, et j'avoue franchement que je ne voudrais pas résis-

ter dans le présent cas au courant de l'opinion publique. Je crois toutefois que si l'opinion publique était renseignée, elle approuverait le département des Postes dans l'établissement projetée de la livraison contre remboursement.

C'est tout ce que j'ai à dire en réponse aux remarques qui ont été faites. Je répète qu'en somme on s'apercevra que l'énorme surplus de l'administration des postes sera dépensé libéralement, sans extravagance et dans les intérêts bien entendus du pays. Je regrette que l'honorable député de Simcoe (M. Bennett) ait jugé à propos de m'accuser de favoritisme politique...

M. BENNETT : Je n'ai pas accusé le ministre. J'ai dit que son prédécesseur s'était rendu coupable de favoritisme politique au sujet de deux petites adjudications postales, deux ou trois ans passés.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, je ne vois pas, même dans la conduite de mon prédécesseur, d'après la déclaration que l'honorable député (M. Bennett) a faite ici, ce soir, qu'il y ait matière à accuser le département de favoritisme politique. Dans tous les cas, je puis donner à l'honorable député et à ses amis l'assurance que je ne me laisse pas influencer par les considérations politiques dans l'administration de mon département. J'ai les moyens de me montrer généreux et libéral sans être extravagant, et j'ai la certitude que lorsque je me présenterai, l'année prochaine, devant le Parlement avec mes crédits, on s'accordera à reconnaître que j'ai administré mon département soigneusement et sans esprit de parti.

M. A. MARTIN : Je n'ai rien à critiquer de ce que le ministre a dit. Je suis convaincu qu'il s'efforce dans sa nouvelle situation de faire face à tous les besoins nouveaux et grandissants du service postal. Je lui en sais gré, et je ne crois pas qu'un seul honorable député doute de l'empressement du directeur général des Postes à remplir les devoirs qui lui incombent. Je lui signalerai cependant un fait. Il se propose d'accorder la livraison gratuite dans certaines villes. Il n'est que juste que les plus grandes villes jouissent de ce privilège, mais je conseillerais au ministre de ne pas oublier, malgré son désir de doter les principales villes de la livraison à domicile, d'améliorer le service postal dans les campagnes. Tandis qu'Ottawa et Montréal ont l'avantage de la livraison à domicile trois ou quatre fois par jour ou même une ou deux fois par jour, il n'est pas juste de laisser le reste du pays avec un service de deux fois la semaine.

Le directeur général des Postes tient à ce que le public se renseigne sur les événements mondiaux, mais le campagnard tient à se renseigner autant que le citoyen d'Ottawa, et pendant que le citoyen d'Ottawa se fait livrer son courrier trois ou quatre fois par jour à domicile, le pauvre campagnard est obligé de se contenter de recevoir le sien deux ou trois fois la semaine.

Je ne maugrée pas contre la livraison gratuite dans les villes, mais je prétends que le Gouvernement doit être juste avant d'être généreux. Si vous avez de l'argent à jeter par les portes et les fenêtres, que ne l'employez-vous à faire droit aux demandes de mes commettants et de ceux de l'honorable député d'Inverness (M. McLennan) et autres partisans du Gouvernement ? Donnez toutes les commodités possibles aux populations des villes, mais n'en privez pas les habitants des campagnes qui paient l'impôt comme elles. On nous dit que nous sommes dans le 20me siècle, et nous savons qu'il se publie des quotidiens dans toutes les parties du pays, mais ces quotidiens sont déjà vieux quand ils parviennent dans les campagnes par notre service postal. L'actuel ministre a des opinions très avancées et il pourra peut-être avec le temps devancer ses prédécesseurs, mais il débute mal en appliquant son énergie plus qu'il ne faut d'un côté et pas assez de l'autre. Le ministre des Postes est aussi ministre du Travail et il est chargé de l'application de la disposition relative aux salaires courants. Pourquoi alors ne l'applique-t-il pas aux adjudications postales qu'il accorde généralement à 50 p. 100 plus bas qu'il ne faut ? Le résultat est que le service est toujours défectueux. Si le ministre peut remédier à cela, il aura accompli son devoir. Je ne suis pas imbu de l'esprit de clocher, mais si le ministre veut me montrer une lettre de l'île du Prince-Edouard venue de cette province depuis six jours, je le remercierais. Les malles de l'île du Prince-Edouard devraient arriver à Ottawa dans 49 heures, et la dernière qui nous est parvenue date déjà de samedi dernier, comme on peut s'en assurer par les liasses de journaux dans la chambre de lecture. La faute en est peut-être au ministre des Chemins de fer, que je vois sourire ou au ministre de la Marine, qui est absent, mais à tout événement, à eux tous, ils ne sauraient nous apprendre ce qui se passe dans l'île du Prince-Edouard. Comment ! mais l'île pourrait être en révolte et nous l'ignorerions. J'espère qu'elle ne l'est pas, car je ne suis pas de ceux qui se lèveraient pour arborer l'étendard de la révolte, comme on l'a déjà fait dans la Nouvelle-Ecosse...

M. BENNETT : Par qui ?

M. A. MARTIN : Je ne m'éloignerai pas de mon sujet en répondant à cette interruption. J'ajouterai que l'honorable directeur des Postes ne devrait pas établir au Canada la livraison contre remboursement. (Interruptions).

... Ces honorables députés qui occupent les banquettes du fond et qui crient " jamais " semblent en savoir plus long que le ministre lui-même, mais ce n'est rien de nouveau, car ils se croient généralement mieux renseignés que leurs chefs. Je désire aussi

ardemment que n'importe qui de voir le public acheter à bon marché, mais je ne crois pas que les magasins à rayons doivent pouvoir vendre à rabais au détriment du service postal. Je dirai au directeur général des Postes—inutile de le rappeler au ministre des Finances, qui est excellent financier, ni même au ministre de l'Agriculture, qui peut lui aussi le constater—que les magasins à rayons de Montréal et Toronto font la concurrence aux magasins de détail dans tout le pays, et que chaque dollar valant de marchandises qu'ils envoient dans le Nouveau-Brunswick, dans la Nouvelle-Ecosse ou dans l'île du Prince-Edouard tend à empêcher le marchand de vendre à bon marché. Ce marchand est paralysé dans ses efforts pour maintenir son commerce et le résultat est que le public ne peut acheter aux prix qu'il devrait. Tel est le résultat de l'écrasement du commerce local et de la centralisation entre les mains de quelques personnes.

Je crois que la tendance générale au Canada comme aux Etats-Unis est de détruire ces grandes corporations au lieu de centraliser les achats et les ventes entre les mains de quelques marchands au détriment du commerce local. Je ne vois pas pourquoi une grande corporation canadienne devrait avoir le privilège d'employer la poste pour le transport de ses marchandises, empêchant ainsi l'administration postale de se défrayer pour ce service. Nous ne voulons pas transporter à perte les fonds de commerce des magasins à rayons. Ce ne serait pas juste et je ne crois pas que le directeur général des Postes le permette. Au sujet de ma propre province, je ferai remarquer que le ministre des Chemins de fer maintient en service un convoi très lent. Je suis certain que le ministre lui-même est un peu plus expéditif que le service qu'il nous a donné. L'embranchement n'a que 50 milles de longueur et il faut quatre ou cinq heures pour la parcourir d'une extrémité à l'autre, c'est-à-dire environ sept milles ou peut-être six milles à l'heure en tenant compte des arrêts. A vrai dire, ce chemin de fer ne pourrait tenir tête au plus piètre des chevaux trotteurs de cette province. J'habite dans le centre d'une partie populeuse de la circonscription de Queen, que j'ai l'honneur de représenter au Parlement et quel service postal nous donne-t-on à cet endroit ? La poste prend la malle en destination de Charlottetown, mais au lieu de l'apporter directement à cette ville, elle l'apporte dans une direction absolument opposée, à Murray-Harbour. Vous adressez une lettre à Charlottetown, vous la livrez à la poste, où va-t-elle ? A Charlottetown ? Non, dans une direction opposée. Elle ira à Murray-Harbour et si elle y arrive le samedi, elle y restera jusqu'au lundi matin, alors qu'elle sera envoyée à destination. Je ne voudrais pas blâmer le ministre des Postes, car il me paraît bien disposé. Mais je pourrais lui désigner plusieurs endroits entrè Mount-Vernon et Pownal qui sont desservis de la sorte. Bien des bureaux de poste dans ces parages ne reçoivent la malle que deux ou trois fois la semaine ; il y en a plus que le ministre ne pourrait compter sur ses doigts et ses orteils. J'espère que le ministre s'efforcera, avant d'accorder la livraison gratuite dans les villes, d'améliorer le service dans les campagnes, au moins de livrer le courrier plus qu'une ou deux fois la semaine. La publication d'un journal quotidien nécessite un service postal quotidien et vous devez, avant d'accorder des facteurs dans les grandes villes, donner aux campagnes, qui paient l'impôt à l'égal des villes, un service quotidien. Le ministre ne doit pas hésiter puisqu'il a un million de surplus ; il n'a pas de justification à offrir à l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) ni aux autres députés qui ont protesté contre l'insuffisance du service. Il ne devrait pas y avoir au Canada, pendant le 20e siècle, un seul endroit qui n'ait son service postal quotidien. Le journal quotidien se trouve dans le même état et en même demande que le journal hebdomadaire il y a 40 ans, et tout le pays, dans le Nord-Ouest et dans les Provinces maritimes, devrait avoir la livraison pôstale de tous les jours.

M. THOMAS MARTIN : Je voudrais dire quelques mots, car le sujet est de grande importance pour toutes les campagnes. La discussion a été vraiment intéressante de part et d'autre ; une discussion qui rappelle la famille attablée cherchant quoi faire du surplus des économies de l'année. Je ne crois pas qu'un débat aussi amical ait jamais eu lieu à la Chambre. On semble être embarrassé du surplus de recettes, et les honorables députés doivent être heureux de constater un si beau résultat et une administration si habile. L'administration des postes s'est toujours soldée dans le passé par des déficits, et les maîtres de poste étaient peu rémunérés, à vrai dire. Il n'y a pas si longtemps que le maître de poste recevait la piètre rémunération de $12 par année, et même la mesquine somme de $10 par année. Mais l'actuelle administration a augmenté de deux fois et demi cette rémunération dans l'espace de 10 ans. Nous cherchons un mode d'emploi pour notre surplus d'un million, et un des moyens proposés est d'augmenter la rémunération des maîtres de poste. Ainsi le Gouvernement actuel ayant plus que doublé cette indemnité en dix ans, devrait la doubler encore une fois. Je puis citer de nombreux cas où le maître de poste est obligé de se tenir tous les jours au bureau. Je reçois chaque jour des lettres de ces personnes, me priant de les faire relever de leurs fonctions, mais je leur réponds invariablement de patienter jusqu'à ce que nous ayons tenté un dernier effort pour regler la question. Je ne suis pas surpris de leur attitude, quand on sait, comme on l'a déclaré ici ce soir, qu'ils ne reçoivent que 8 cents par jour. Le ministre a-t-il dit que

1,000 maîtres de poste recevaient la rémunération minima ?

M. HENDERSON : Cinq mille.

M. T. MARTIN : Cinq mille ! Autant de personnes qui reçoivent 8 cents par jour pour les services qu'elles rendent au public. Je suis fier de cette si agréable discussion. Nous avons eu, c'est vrai, une couple de mécontents, mais l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) ne peut s'empêcher de critiquer. Quoi qu'il ait dit, jamais un ministère public canadien n'a été administré avec moins de favoritisme politique que ne l'est le ministère des Postes. Le ministre actuel, aussi bien que ses prédécesseurs, méritent des compliments, et j'espère que le ministre actuel tiendra sa promesse qu'il ne se laissera pas influencer par les considérations politiques. A part cette promesse, j'espère que le ministre trouvera le moyen de porter à un chiffre raisonnable la rémunération annuelle des maîtres de poste de campagne, et qu'il s'appliquera à donner un meilleur service postal aux campagnes avant d'améliorer celui des villes. On sait que bien des campagnes ne reçoivent la malle qu'une fois la semaine. Bien peu de localités dans mon comté jouissent des avantages d'un service quotidien, bien que mon comté soit un des plus vastes et des plus populeux du Dominion et que la population contribue largement à l'échiquier national. Si je ne me trompe, il n'y a que trois ou quatre localités rurales dans mon comté qui ont un service quotidien. Le nombre devrait en être augmenté et ne devrait pas être à aucun endroit moins fréquent que trois fois par semaine.

M. HENDERSON : L'honorable député de Wellington-nord (M. T. Martin) a fait ses compliments au comité pour le ton agréable de cette discussion, mais ses propres remarques ont rompu cette harmonie.

Je regrette qu'il ait jeté au milieu de cette réunion de famile, comme il l'appelle, cette pomme de discorde relative aux surplus ou à l'inhabileté de les amasser. S'il tient à siéger ici jusqu'à une heure, nous pourrions discuter la question des surplus. Je serais bien disposé à laisser passer ce crédit, mais le Gouvernement semble ne pas vouloir clore le débat. L'honorable député de Wellington-nord voudrait faire de la politique et nous sommes très capables de rester ici pour le rencontrer sur son propre terrain. Il nous provoque en disant que le gouvernement actuel accumule des surplus tandis que nous accumulions des déficits. S'il fut resté à son siège au commencement de la soirée, il m'aurait entendu expliquer la raison de cette différence. L'ancien gouvernement a aboli un grand nombre d'impôts que le gouvernement actuel a rétablis. Il est facile d'avoir un surplus en taxant le peuple. Faites payer le peuple et le trésor sera toujours débordant. C'est facile à faire pendant les années de prospérité que nous traversons, mais il s'est trouvé des circonstances où le peuple avait besoin de tout son argent. Il est trop tard en ce moment pour recommencer mes explications. Je regrette que la circonscription que l'honorable député (M. T. Martin) représente ait reçu si peu d'attention. Il dit qu'il ne s'y rencontre que trois ou quatre services postaux quotidiens. Je crains que les électeurs de ce comté ne soient pas suffisamment renseignés sur les événements du jour, ce qui expliquerait l'erreur qu'ils ont commise en élisant l'honorable député au lieu de son adversaire. Le ministre ferait mieux d'accepter ma proposition, c'est-à-dire d'adopter ce crédit et de faire rapport à la Chambre.

M. T. MARTIN : J'ai dit que dans les campagnes de mon comté, il n'y a que trois ou quatre malles quotidiennes. Je ne comprends pas que l'honorable député puisse affirmer qu'un surplus n'est que le produit de l'impôt quand en réalité le tarif postal a été réduit. Pendant que j'y suis, je dois exprimer ma satisfaction de voir le ministre accorder tant d'attention à l'étude du projet de la livraison contre remboursement. Il n'y a pas de doute que cette méthode est impopulaire. J'espère toutefois que la question peut s'arranger. Mais, encore une fois, je ne comprends pas que l'honorable député de Halton (M. Henderson) arrive à la conclusion, en présence de la réduction du tarif postal que le Gouvernement pressure le peuple pour remplir ses coffres.

M. HENDERSON : Si l'honorable député était resté à sa place au commencement de la veillée...

M. T. MARTIN : Je n'ai pas bougé de mon siège depuis huit heures.

M. HENDERSON : ... il aurait entendu mes explications. J'ai dit qu'un gouvernement précédent avait réduit le tarif postal de moitié, et que depuis, le tarif des lettres pour livraison en ville est resté le même, deux cents ; le tarif sur les cartes postales est également resté le même, un cent. J'ai demandé au directeur général des Postes de réduire le port d'un cent à un demi-cent, sur les lettres pour livraison locale, et j'espère qu'il n'a pas oublié ma proposition bien qu'il n'en ait pas dit un mot. Le public a droit à cette réduction et il serait très reconnaissant. Quand le port général fut réduit à 2 cents, le port des lettres pour livraison en ville aurait dû être réduit à un demi-cent. J'ai déjà proposé de laisser passer ce crédit...

L'hon. M. FIELDING. Et quelques autres.

M. HENDERSON : Combien ? Jusqu'au bas de la page ?

L'hon. M. FIELDING : Nous avons eu une discussion intéressante, mais nous n'avons rien fait. Je propose que le comité

passe aux dépenses du gouvernement civil pour le ministère des Chemins de fer et des Canaux.

M. HENDERSON : Le ministre des Finances ne peut pas raisonnablement exiger cela.

L'hon. M. FIELDING : S'il s'agissait des crédits généraux dans ces ministères, il serait raisonnable de demander du délai. Mais ces crédits sont les crédits ordinaires pour le gouvernement civil et ne varient jamais. Presque tous les crédits généraux restent à voter et la Chambre aura suffisamment du temps pour passer à la discussion. Votons les crédits du gouvernement civil et nous n'en demanderons pas davantage.

Ministère de la Milice. Traitement du personnel, y compris une indemnité de $300 pour le secrétaire du conseil de la milice, nonobstant les dispositions contraires de la loi du service civil, $58,000.

M. FOWLER : Pourquoi le traitement d'un secrétaire nonobstant les dispositions contraires de la loi ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est exactement le même crédit que l'année dernière. Cette indemnité a été accordée à M. Jarvis, un vieil employé du département, qui était en fonctions quand j'ai pris charge de la milice. En sus de ses fonctions ordinaires, il tient les minutes du conseil de la milice. Il est régistrateur du conseil et secrétaire du ministère.

M. FOWLER : Le conseil de la milice se réunit-il souvent ?

Sir FREDERICK BORDEN : Régulièrement une fois la semaine et il a beaucoup de besogne. M. Jarvis est sténographe et tient un rapport complet.

Ministère du Revenu de l'inétrieur, traitement du personnel, $50,927.50; dépenses contingentes, $7,000.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Un seul commis de troisième a été ajouté à la liste, à part les augmentations statutaires régulières.

M. FOWLER : A combien se montent ces augmentations statutaires et combien de commis en bénéficient ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Le total des augmentations pour l'exercice est $967.50. Vingt-sept commis reçoivent l'augmentation statutaire de $50 chacun. Mais ces augmentations ne sont que pour 9 mois de l'année.

M. FOWLER : Tous ceux qui n'ont pas atteint le maximum de leur classe, reçoivent-ils l'augmentation statutaire ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui, tous, sans distinction.

M. FOWLER : Pourquoi ce commis de troisième classe ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Le travail augmente rapidement, beaucoup plus que dans le passé, et s'il continue comme à présent, les recettes seront un million et demi plus élevées que l'année dernière.

M. FOWLER : Je demanderai au ministre de nous dire où il en est rendu avec la diffusion du système métrique parmi le peuple ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Nous continuons à distribuer aux écoles supérieures qui en font la demande des méthodes et des étalons du système métrique. Nous avons mis en circulation, l'année dernière, une brochure d'enseignement sur le système métrique et nous l'avons distribuée partout. L'année dernière le professeur McLennan a fait des conférences devant les chambres de commerce du Canada. Telles sont les principales démarches que le département a faites dans le cours de l'exercice écoulé, pour instruire le peuple sur les méthodes du système métrique.

M. FOWLER : Continuez-vous ces conférences ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On les a cessées depuis plusieurs mois.

M. FOWLER : Avez-vous quelque plan d'instruction pour l'avenir ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Nous avons engagé le professeur McLennan, de l'université de Toronto pour donner 50 conférences. Il s'est acquitté de sa tâche et nous n'avons pas fait d'autres arrangements.

M. FOWLER : Avez-vous une idée du résultat de ces conférences parmi le public et savez-vous si l'opinion est favorable à l'adoption du nouveau système ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je sais que le professeur McLennan a été invité, surtout dans l'Ouest, à répéter ces conférences à plusieurs endroits qui n'étaient pas mentionnés dans son programme. Je crois que la chambre de commerce d'Edmonton l'a invité à cette fin, et plusieurs autres villes et villages encore. La demande pour les séries d'étalons que nous distribuons augmente beaucoup. Je constate aussi que les journaux traitent cette question dans leurs articles de rédaction. Je n'ai aucuns moyens particuliers pour me former une idée du sentiment populaire, mais j'ai bonne raison de croire que l'idée se généralise et qu'elle est de plus en plus favorablement reçue.

M. FOWLER : Combien de ces séries d'étalons avez-vous distribués ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Entre 400 et 500 séries ont été envoyées aux maisons d'éducation.

M. FOWLER : Cette question est importante. Je crois que le meilleur moyen d'instruire le peuple serait d'acheter ces étalons en grand nombre et de les distribuer non seulement dans les écoles supérieurs et les

" grammar schools ", mais aussi dans les écoles communes. La génération qui pousse pourra ainsi se familiariser avec ces méthodes.

Ministère des Travaux publics, traitement du personnel, $61,625.

M. FOWLER : Y a-t-il des augmentations ?

L'hon. M. FISHER : Les augmentations statutaires et aucune nouvelle nomination.

M. FOWLER : Combien, les augmentations statutaires ?

L'hon. M. FISHER : Seize en nombre, soit $800.

M. FOWLER : Toutes à des personnes qui n'ont pas atteint le maximum de leur classe ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

(Sur motion de M. Fielding, la Chambre lève sa séance à minuit et trente-cinq minutes, samedi matin.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 11 février 1907.

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

### DEPOT D'UN RAPPORT.

Partie I du rapport du ministère de l'Industrie et du Commerce, déposée par l'honorable M. W. Paterson.

### EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

La Chambre passe à l'ordre du jour.

M. T. A. BURROWS (Dauphin) : Monsieur l'Orateur, je soulève la question de privilège. En parcourant le " Telegram " publié à Winnipeg, à la date du 6 février 1907, j'ai trouvé, sous la rubrique " Correspondance spéciale ", une allusion qui me vise personnellement et qui appelle une réplique, de ma part. Cette correspondance n'est point signée, l'auteur de cet article, évidemment, n'ayant point voulu y attacher sa signature. Elle est précédée des entêtes flamboyants que voici :

La population furieuse contre Burrows—Le député de Dauphin ferme l'accès au combustible, monopolise tout le bois—L'approvisionnement de bois disponible à Grand View, Manitoba, exclu du marché.

Grand-View, février 5.—(Correspondance spéciale).—Jamais encore l'indignation des colons et des citoyens de la ville n'a atteint pareil paroxysme, par suite de l'attitude prise par T. A. Burrows, député aux Communes, en faisant défense d'enlever du bois de sa concession forestière. Il y a quelques années, les colons adressèrent une pétition au Gouvernement, pour lui demander de réserver un canton de bois situé au nord-ouest de ce village, et cela pour l'usage des colons, à titre de réserve de bois permanente. Le Gouvernement rejeta cette demande et plus tard vendit ce bois ou prétendit le vendre à T. A. Burrows. Les colons avaient eu pour habitude de ramasser sur ces terrains le bois sec, tant pour leur propre usage que pour le vendre, suppose-t-on, vu que c'est le seul endroit où l'on puisse se procurer du bois sec, dans un rayon de vingt-cinq milles de ce village. Or, un jour de la semaine dernière, des agents de M. Burrows affichèrent des placards portant défense d'enlever le bois de ce canton, et depuis ce jour-là, il n'est pas venu une seule charge de bois au village, pour y être vendue. L'approvisionnement de bois, dans ce village, suffira à peine pour une semaine. On a demandé aux agents de M. Burrows si ce dernier consentirait à vendre ce bois, mais tout ce qu'ils savent c'est qu'il y a défense de prendre du bois. Ce bois n'est d'aucune utilité à M. Burrows. Il n'en fait aucun usage et ne tente aucun effort pour le placer sur le marché. Ainsi, à l'avenir, les citoyens devront geler, tandis que nous payons $2,500 à M. Burrows pour veiller à nos intérêts.



Monsieur l'Orateur, tout cet exposé de faits est absolument inexact. D'abord, on prétend que je détiens tout le bois. C'est faux. Ensuite, on affirme que les citoyens ont adressé une pétition au Gouvernement, en vue de la création d'une réserve de bois. Il a été créé deux réserves de bois, l'une au nord et l'autre au sud de ce village. Celle du nord est située à huit milles de distance et celle du sud, à dix milles environ. En outre, il existe une réserve, à l'ouest, à dix milles de distance du village. De Grand-View, aussi loin que le regard peut s'étendre, il rencontre du bois tout autour de ce village. C'est une contrée boisée. La correspondance en question ajoute que le Gouvernement, à l'encontre de la pétition des colons, m'a vendu cette concession forestière. C'est inexact. Voici les faits : le 17 février 1890, il y a dix-sept ans, James Shaw, un conservateur très en vue, demeurant à Dauphin, obtint, par décret du conseil, la coupe de bois n° 571, comprenant 33.65 milles carrés, moyennant une prime de $800. Ce canton de bois se trouvait dans les townships 25 et 26, rang 25 ouest. Le 9 janvier 1905, j'achetai de M. Shaw 28.88 milles carrés de cette concession, au prix de $16,000, au comptant. C'est la concession dont il est question et sur laquelle les colons ont pris la coutume d'abattre du bois de chauffage. Je n'ai jamais rien exigé pour le bois ainsi abattu sur ce canton. Les colons ont toujours abattu ce bois sans même prendre la peine ni de demander l'autorisation de le faire, ni de rien payer pour ce bois. Sur la montagne du Dauphin et celle des Canards, il existe des réserves forestières de 2,786 milles carrés, contigues à ce village. Je détiens 93 milles carrés de cette réserve, soit 3½ p. 100, et ainsi je suis loin de posséder tout le bois.

Il n'y a pas de disette de combustible dans mon comté. On y expédie à Winnipeg et ailleurs de grandes quantités de bois de chauffage. Encore tout récemment, on pouvait voir des milliers de cordes de bois qu'on avait accumulées près des diverses voies de garage de chemins de fer, en attendant des wagons pour les expédier à Winnipeg. Ainsi le principal grief, dans ces localités, ce n'est pas la disette de combustible, mais bien le manque de force motrice pour le transport du combustible aux différents endroits qui offrent un marché rémunérateur pour la vente de ce bois. Je n'ai jamais abattu de bois sec sur cette réserve et je n'en ai jamais vendu, car le bois se vend à si bon marché qu'il m'eût été impossible, à ce prix, de réaliser quelque profit. Dans ce district, le bois se vend à meilleur marché qu'ici, au tour d'Ottawa et dans les autres localité du Canada oriental. A l'égard de cette question, je pourrais donner lecture de quelques dépêches que j'ai reçues. En voici une datée du 2 février, trois jours après la publication de la correspondance que je viens de citer.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, je ne m'oppose nullement à ce que l'honorable député offre à la Chambre les éclaircissements voulus ; seulement, il me semble qu'il se donne un peu trop de latitude. Ce n'est plus une explication, mais tout un discours. Ces explications sur des faits de nature personnelle tendent de plus en plus à dégénérer en harangues ; mais jamais, me semble-t-il, dans cette Chambre, un député n'a encore pris autant de latitude que s'en permet aujourd'hui le député de Dauphin. En ce qui nous concerne, la question de savoir si l'honorable député, dans son exploitation forestière, a agi de façon à subvenir aux besoins de la population, en matière de combustible...

M. BURROWS : Avant d'aller plus loin, le chef de l'opposition voudrait-il bien me permettre de donner lecture de cette dépêche-ci ?

M. R. L. BORDEN : Voilà au moins dix minutes que j'attends patiemment que l'honorable député en finisse et je lui ferai observer qu'en donnant cette explication de nature personnelle, il prend une bien trop grande latitude.

M. BURROWS : Je me contenterai de donner lecture de cette dépêche-ci.

M. L'ORATEUR : A l'ordre ! Si je ne me trompe, l'extrait du journal en question donne à entendre que l'honorable député prive les colons de la facilité de s'approvisionner de bois, et il me semble que jusqu'ici il ne s'est pas écarté des bornes légitimes d'une explication personnelle.

M. R. L. BORDEN : Pardon, monsieur l'Orateur ; mais je ferai observer que toute question de nature personnelle soulevée dans cette Chambre doit intéresser le député qui la soulève, en sa qualité de mandataire du peuple. L'inconvénient, c'est que je m'explique difficilement en quoi sa qualité de mandataire du peuple se trouve intéressée ici. S'il fallait aborder, dans son ensemble, la question de l'approvisionnement de combustible dans l'Ouest, cela soulèverait probablement tout un débat.

M. L'ORATEUR : D'après les autorités, toute observation calomnieuse ou de nature dérogatoire à l'honneur de la Chambre ou des députés, contenue dans un journal ou dans un livre, autorise les intéressés à soulever une question de nature personnelle. Il y a dans cet écrit plusieurs observations qui paraissent porter atteinte à l'honneur de l'honorable député et jusqu'ici, à mon sens, il n'a pas dépassé les bornes permises en présentant une explication personnelle ou une dénégation.

M. BURROWS : Je vais donner lecture de trois dépêches. Voici une dépêche de M. J. F. Orr, secrétaire de la chambre de commerce, Grand View, Manitoba :

T. A. Burrows,
Ottawa.

Grand-View (Man.), 2 février 1907.

Comme il y a disette au village, je serais bien aise que vous fassiez disparaître les restrictions. J'attends réponse.

Le 3 février j'adressai à M. J. F. Orr, secrétaire de la chambre de commerce Grand-View, Manitoba, la réponse que voici: voici :

Je viens de recevoir votre dépêche. Je ne comprends pas ce que vous entendez par restrictions. Les cultivateurs peuvent obtenir du bois, à titre gratuit, sur les réserves forestières et les villageois peuvent en obtenir en payant vingt-cinq centins par corde pour droit de coupe. Je transmets une dépêche à M. Hedderley pour lui donner instructions de vous permettre de prendre du bois, sur mes concessions, gratuitement, au besoin. Voyez-le, j'écris.

M. Hedderly est mon agent à cet endroit. Voici la dépêche que j'ai adressée à mon agent :

J. G. Hedderley,
Grand-View, Manitoba,

Voyez Frank Orr, relativement à l'approvisionnement de bois et prêtez-lui toute votre aide. Offrez des dosses de la scierie de la Montagne, gratuitement et autorisez l'abatage du bois sur mes concessions, à titre gratuit, pour usage immédiat, si la chose est nécessaire, afin de répondre aux besoins du moment. Réponse.

La scierie de la Montagne est une de nos scieries mécanniques.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à vous faire observer de nouveau, M. l'Orateur, en toute déférence que s'il est toléré qu'un député se permette autant de latitude, en donnant une explication de fait personnel et qu'il aborde même la question des prix auxquels il vend ses marchandises, cela menace de dégénérer en abus.

## RENVOI DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU "GRAND-TRONC".

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi (n° 82) déposé par M. Bureau concernant la compagnie du chemin de fer le "Grand-Tronc".

M. W. F. MACLEAN : Je prierais le promoteur de ce bill de nous en expliquer quelques dispositions et surtout l'article 9. Je tiens à appeler l'attention du Gouvernement sur cet article, dès le début même.

M. BUREAU : Je demande que la 2e lecture du bill soit réservée.

M. L'ORATEUR : L'hon. député aurait dû appeler mon attention sur la chose.

(Cet objet est réservé).

## BUREAU DE POSTE A SAINT-THIMOTHEE.

M. BERGERON demande :

1. A-t-il été tenu une enquête sur l'administration du bureau de poste de Saint-Thimothée, comté de Beauharnois?
2. Fera-t-on quelques chose pour améliorer l'administration de ce bureau de poste après cette enquête?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. L'inspection périodique ordinaire a eu lieu à Saint-Timothée en décembre dernier. Sauf quelques légères irrégularités relativement à l'expédition d'un compte et le manque de caisse officielle pour la recette du bureau de poste, rien d'important n'a été signalé au ministère.
2. Des instructions données à l'inspecteur il résultera probablement quelque amélioration relativement aux points mentionnés au n° 1.

## DEPOT DES ARMES, 37e BATAILLON, HALDIMAND.

M. LALOR (par M. Blain) demande :

1. Quel est le montant payé chaque année pour la mise en sûreté des armes du 37e bataillon, dans le comté de Haldimand?
2. Où sont-elles déposées?
3. Quels sont les lieux où l'on dépose les armes de chaque compagnie?
4. Quels sont les noms des personnes auxquelles il est payé une redevance pour la garde des armes du 37e bataillon, et quel est le montant payé à chacun pour la garde des armes de chaque compagnie, respectivement?
5. Quel est le montant total payé à chaque officier du 37e bataillon en 1906?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. Le ministère de la Milice et de la Défense n'a rien payé.
2. Les armes de huit compagnies sont toutes déposées dans la salle d'armes de la compagnie n° 1.
3. York.
4 et 5. Il a été versé $45.83 au commandant de chaque compagnie, moins les déductions faites pour déficit dans les munitions, —à la compagnie n° 2, $6.01 ; à la compagnie n° 3, 33 centins ; à la compagnie n° 4, $3.70 ; à la compagnie n° 5, $1.30 ; à la compagnie n° 7, $2.15 ; à la compagnie n° 8, $18.22.

## EMPLOYES DES PENITENCIERS.

M. MACDONELL (par M. Blain) demande :

1. Combien y a-t-il d'employés pour le service des pénitenciers du Canada, avec indication de chaque classe quant à leurs diverses fonctions ou occupations ?
2. Quel est le nombre de leurs heures de travail par jour?
3. Quel est leur salaire respectif?
4. Quels congés ont-ils et sont-ils payés pour ces jours de congé?
5. Quelle pension de retraite ou autre allocation accorde-t-on aux vieillards ou aux infirmes?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1. Il y a 322 employés, dont 76 sont affectés aux services d'ordre général, 52 aux industries, 180 au service de la police, outre 14 gendarmes employés à titre de surnuméraires.
2. Pour les services généraux, les officiers fournissent de sept à dix heures de travail ; pour les industries, dix heures ; pour le service de la police, dix à douze heures.
3. Le maximum fixé par l'annexe A de la loi des pénitenciers.
4. Par an, quatorze jours payés.
5. A tout officier dont la conduite a été excellente et qui, s'étant montré fidèle dans l'exercice de ses fonctions, est forcé de se retirer du service à cause de quelque infirmité physique ou intellectuelle ou de quelque blessure le rendant inhabile à remplir ses devoirs et qui n'a pas droit à la pension de retraite prévue par les règlements en vigueur à cet égard, il peut être accordé une gratification ou indemnité de retraite calculée au taux d'un demi-mois de salaire pour chaque année de service, jusqu'à concurrence de cinq ans, et d'un mois de salaire pour chaque année de service, au delà de cinq ans, basée sur les appointements que touchait cet officier, à l'époque de sa retraite.

Cette indemnité de retraite peut s'accroître de moitié du montant total, si l'infirmité ou la blessure qui force ce fonctionnaire à se retirer du service est occasionnée par quelque lésion qu'il aurait reçue dans l'exercice de ses fonctions, sans qu'il y ait eu faute ni négligence de sa part, et qui lui aurait été infligée par un forçat, ou en cherchant à empêcher l'évasion ou la délivrance d'un forçat, ou en supprimant une révolte.

## LIVRAISON DES COLIS POSTAUX CONTRE REMBOURSEMENT.

M. SCHAFFNER demande :

1. Le Gouvernement sait-il qu'il existe une forte et universelle agitation au Manitoba contre l'extension du service postal en ce qui

concerne le système de livraison des colis postaux à domicile, contre remboursement?

2. Le Gouvernment a-t-il reçu quelques protestations de ladite province à ce sujet?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Oui, on a observé l'existence d'une forte mais non universelle agitation dans la province du Manitoba.

2. Oui.

RECETTES DU MINISTERE DES POSTES.

M. WARD (par M. Blain) demande :

1. Quel est le système en vogue au ministère des Postes en ce qui concerne les lettres recommandées?

2. Un reçu est-il donné par chaque employé lorsque ces lettres passent d'une main à l'autre?

3. Dans la négative, quelles précautions prend-on pour la sécurité du public?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Il est remis un récépissé à l'envoyeur par le bureau d'expédition où un objet recommandé est confié à la poste et il est aussi délivré un reçu pour cet objet par chaque employé des postes qui le manie plus tard, et le bureau destinataire obtient un reçu de la personne à qui on en fait la livraison.

2. Oui, sauf cette exception-ci : lorsqu'un objet recommandé est expédié d'un bureau de poste à un autre, dans un sac scellé, comme il est impossible à l'agent du départ ou à l'agent du service ambulant de vérifier le contenu de ce sac fermé, il n'est délivré de reçu que pour le sac.

LE GARDIEN DU QUAI DE SWIM.

M. PERLEY demande :

1. Quel est le gardien du quai de Swim, sur l'île du Cap-Sable, dans le comté de Shelburne, N.-E.?

2. De quelle manière est-il payé, et combien a-t-il reçu pour son service pendant la dernière année fiscale?

3. Y a-t-il un tarif fixe pour les quaiages?

4. Quelles ont été les recettes totales perçues à ce quai pendant la dernière année fiscale?

L'hon. M. FISHER (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. John F. Duncan.

2. Vingt-cinq pour cent des péages perçus, $5.48.

3. Oui.

4. $16.31. Il restait sans doute un solde de compte qui lui était dû pour l'année précédente, et c'est cette somme qui lui ayant été versée cette année, complète les $5.48.

RESERVE INDIENNE DE GARDEN RIVER.

M. BOYCE (par M. Blain) demande :

1. A-t-on représenté au Gouvernement qu'il est désirable dans l'intérêt public et afin d'imprimer un nouvel essor à la prospérité dans la partie avoisinante du district de l'Algoma, que la réserve sauvage de Garden-River, située à l'est des townships de Tarentorus, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, soit ouverte à la colonisation, et que le fait que ladite réserve n'a pas jusqu'à ce jour été ouverte à la colonisation a retardé le développement des municipalités situées à l'ouest de ladite réserve, aussi bien que de celles immédiatement à l'est?

2. Dans l'affirmative, quand et par qui telles représentations ont-elles été faites?

3. Quelle décision à ce sujet, le Gouvernement a-t-il prise? Quand telle décision a-t-elle été prise, et quel en a été le résultat?

4. Est-ce l'intention du Gouvernement, dans l'intérêt public, de prendre de nouvelles mesures pour ouvrir cette réserve, en totalité ou en partie à la colonisation? Si non, pourquoi?

L'hon. M. OLIVER :

1. Oui.

2. Par la chambre de commerce du Sault Sainte-Marie, le 6 octobre 1906, par l'union consultative des municipalités d'Algoma, le 15 décembre 1906 ; par M. le député Boyce, le 7 janvier 1906.

3. Le 12 octobre 1906, M. W. L. Nichols, agent des Indiens au Sault Sainte-Marie fut informé qu'il avait été reçu une communication du secrétaire de la chambre de commerce du Sault Sainte-Marie, s'informant s'il serait possible d'ouvrir à la colonisation la réserve de Garden-River et représentant que la classe commerciale était d'avis que cette vaste étendue de terres, par le fait qu'elle demeurait inculte, opposait une barrière presque infranchissable à l'industrie agricole, et l'agent de la localité reçut instruction de s'aboucher avec les Indiens et de s'assurer s'ils consentiraient à rétrocéder une partie de cette réserve qui serait vendue à leur bénéfice. Le 9 janvier 1907, l'agent Nichols transmit au ministère un exemplaire des vœux adoptés par les Indiens, à un conseil tenu le 8 janvier 1907, et exprimant leur hostilité à toute rétrocession de ces terrains. M. Kehoe, agissant au nom des municipalités unies, reçut avis de la décision des Indiens, le 12 janvier 1907 ; même avis fut donné à M. le député Boyce, à la même date, ainsi qu'au secrétaire des municipalités d'Algoma, le 14 janvier 1907.

4. En vertu des dispositions de l'acte des Indiens, aucune réserve ne peut être cédée sans le consentement des Indiens, lequel a été refusé dans le présent cas.

SERVICE DU COURRIER DANS LE DISTRICT DE MICHIPICOTEN.

M. BOYCE (par M. Blain) demande :

1. Combien de fois, durant la saison d'hiver, les dépêches sont-elles délivrées aux bureaux de poste de Michipicoten-Harbour, rivière Michipicoten, et Wa-Wa?

2. Quelle est la route suivie par le courrier durant cette saison?

3. Quel est le courrier qui fait aujourd'hui ce service, et quel est le prix payé pour chaque voyage?

4. Quand a été passé le contrat pour cet hiver?

5. A-t-on fait des représentations au ministre des Postes sur l'irrégularité et l'insuffisance du service postal dans le district de Michipicoten? Dans l'affirmative, quand telles représentations ont-elles été faites? Le département y a-t-il apporté quelque remède?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Service bi-hebdomadaire.

2. Entre la rivière Michicopiten et Grassett Station, sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, par voie des bureaux de poste de Michipicoten-Harbour, Wa-wa et Helen-Mines.

3. MM. Speers et Burke. $1,300 pour l'hiver.

4. L'entreprise actuelle date de l'époque de la fermeture de la navigation en 1904.

5. On a fait au directeur général des Postes certaines représentations au sujet de l'irrégularité et de l'insuffisance du service postal, dans le district de Michipicoten en 1905 et 1906. Le Gouvernement en ce moment, prend des mesures au moyen desquelles il compte surmonter les difficultés qui, jusqu'ici, ont entravé ce service..

W. A. QUIBELL.

M. BOYCE (par M. Blain) demande :

1. M. W. A. Quibell est-il employé de l'Etat, à titre de commissaire de police sous l'autorité de l'acte des Travaux publics ou autrement?

2. Dans l'affirmative, quelle est le territoire soumis à sa juridiction?

4. Quel est le chiffre de sa rémunération annuelle?

5. Reçoit-il quelques honoraires pour son usage personnel? Dans l'affirmative, combien?

6. Combien de rapports est-il tenu de faire? Combien en a-t-il dressé?

7. Est-ce le même personnage qui a été récemment employé par le dernier gouvernement provincial d'Ontario, comme magistrat de police et magistrat stipendiaire, au Sault Sainte-Marie?

8. Est-ce le même personnage qui a été nommé par ce Gouvernement pour entendre les appels interjetés dans Algoma-ouest, au sujet des listes de votants dressées sous l'autorité d'un décret du conseil adopté en août 1904, en vertu de l'article 9 de l'acte du cens électoral?

9. Est-ce le même personnage qui a été nommé président d'élection pour le district électoral d'Algoma-ouest, lors des élections générales de 1904?

10. Que lui a-t-on payé pour ses services et dépenses: (a) pour entendre les appels interjetées au sujet des listes des votants, et (b) pour ses service et dépenses à titre de président d'élection ?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1, 2, 3, 4, 5. Le 17 octobre 1906, M. Quibell a été nommé commissaire de police, avec juridiction sur le territoire compris dans un rayon de vingt milles de chaque côté du chemin de fer Transcontiental National, dans les provinces d'Ontario et du Manitoba. Sa rémunération a été établie à $150 par mois, outre les honoraires afférents à cette charge.

M. BOYCE.

6. La loi exige un rapport mensuel. M. Quibell n'en a pas encore transmis.

7, 8, 9. Affirmativement.

10. (a) pour services.. .. .. .. ..$ 84 00
frais de route.. .. .. .. .. 45 75
(b) pour services.. .. .. .. .. 112 00
frais de route.. .. .. .. .. 93 03

RESERVE DE NIPISSINGUE.

M. BENNETT demande :

1. Qui a acheté l'angle nord-ouest de la réserve de Nipissingue contenant 6,400 acres dont la vente a été faite le 27 mai 1904?

2. Cette vente s'est-elle faite aux enchères ou par voie de soumissions? Dans la négative, qui a fixé le prix de vente?

L'hon. M. OLIVER :

1. Le "Syndicat Occidental", à responsabilité limitée.

2. Non. C'est le ministère qui a fixé le prix, s'autorisant du rapport de l'agent local qui affirme, dans ce rapport, que les Indiens approuvent la chose ; le concessionnaire, M. John R. Booth, ayant abandonné à la compagnie ses droits de concessionnaire.

ILES DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. BENNETT demande :

1. Quand une partie de l'île 146 ou Petite-Ile-Beausoleil, baie Georgienne, a-t-elle été vendue à D. S. Pratt pour $200?

2. Quelle est la superfice de la propriété ainsi vendue?

3. La vente s'est-elle faite aux enchères ou par voie de soumissions ou autrement?

L'hon. M. OLIVER :

1. Le 16 septembre 1905.

2. Quarante acres.

3. La vente a été consentie à W. S. Pratt qui avait acquis de l'auteur de la première demande le droit d'acheter et obtint du ministère des Travaux publics d'Ontario son consentement à ce que le département des Affaires indiennes effectuât cette vente. C'est ce département qui a fixé le prix de vente, en se basant sur l'estimation de l'arpenteur géomètre.

M. BENNETT demande aussi :

1. Quand l'île 136, Baxter, baie Georgienne, a-t-elle été vendue à L. E., Embree, R. W. Spence et W. H. Grenville, pour $625?

2. Quelle est la superficie de cette île?

3. La vente a-t-elle été faite aux enchères, par voie de soumission ou autrement?

L'hon. M. OLIVER :

1. Le 25 juin 1906.

2. 125 acres.

3. Par vente privée. La vente a été consentie à ceux qui avaient présenté la première demande d'achat de l'île, à la mise de prix fixée par le ministre, basée sur l'estimation de l'arpenteur et de l'agrément du département des terres de la couronne d'Ontario.

FUSILS ROSS—IMPORTATION DE PARTIES DE CETTE ARME.

M. WORTHINGTON demande :

1. Est-il vrai que certaines pièces du fusil Ross fabriqué par la Compagnie de fusils Ross à Québec sont importées des Etats-Unis ? Dans l'affirmative, quelles sont ces pièces ?

2. Des pièces du dit fusil ont-elles été fabriquées par MM. Bilings et Spencer ? Dans l'affirmative, quelles pièces ?

3. Si des pièces de fusil ont été importées des Etats-Unis au cours des cinq dernières années, quelle était la valeur de ces importations et quel est l'article du tarif qui les concerne?

L'hon. M. PATERSON :

1. et 2. Il n'est pas d'usage de donner publicité aux particularités des importations inscrites en douane ; mais je suis peut-être en mesure de fournir à l'honorable député des renseignements qui répondront probablement à ses besoins.

3. Un amendement apporté au tarif douanier, le 15 mai 1902, prévoit l'admission en franchise de " tous les matériaux ou parties ébauchés, non finis et les vis, écrous, bandes et ressorts devant servir à la fabrication des carabines dans ces manufactures pour le gouvernement du Canada." Cette disposition est incorporée dans l'item 464 des résolutions concernant le tarif, présentées à la Chambre des communes, le 29 novembre 1906. Les importations de matériaux ou parties devant servir à la fabrication de ces carabines, venant des Etats-Unis sous l'autorité de ces dispositions sont comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Année terminée le 30 juin | 1902.. .. | rien* |
| " " | 1903.. .. | rien* |
| " " | 1904.. .. | $38,116 |
| " " | 1905.. .. | 28,939 |
| " " | 1906.. .. | 38,314 |

*Dans les rapports imprimés.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre n'a pas apporté de réponse aux questions Nos 1 et 2.

L'hon. M. PATERSON : La réponse apportée par le ministère, c'est qu'il n'est pas d'usage de donner publicité à des inscriptions de nature privée.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas ce qu'on demande. Au cours du récent débat, nous désirions savoir quelles sont les parties du fusil qu'on importe et celles qui se fabriquent ici. Voilà l'objectif visé dans les deux premières questions, elles sont tout à fait indépendantes de la douane.

L'hon. M. PATERSON : Si ces questions n'intéressent pas mon ministère, je ne saurais y répondre.

L'hon. M. FOSTER : Alors, que la question soit réservée.

Sir FREDERICK BORDEN :

1. Oui, des ressorts plats.

2. Non, mais quelques forgeages grossiers à la machine nous ont été fournis par MM. Billings & Spencer.

3. Il n'existe pas de renseignements au ministère de la Milice relativement à la valeur de pareilles importations. Toutes ces importations se font sous l'autorité de l'article 464 du nouveau tarif. Pareilles dispositions figuraient dans l'ancien tarif.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—SOUPAPES DE SURETE.

M. W. WRIGHT demande :

1. A-t-on décidé d'adopter pour une partie ou la totalité des locomotives de l'Intercolonial une invention brevetée par la compagnie de soupapes de sûreté d'Alfree and Hubbell, de Chicago?

2. La question est-elle à l'étude?

Sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer) :

1. Il n'a pas été décidé d'adopter pour les locomotives de l'Intercolonial, en tout ou en partie, l'invention brevetée, offerte par la compagnie de fabrication de soupapes de sûreté, Alfree & Hubbell.

2. La question est à l'étude.

COMPAGNIE SERVIS — FABRICATION DE COUSSINETS POUR CHEMINS DE FER.

M. A. McLEAN demande :

1. Quels montants le Gouvernement a-t-il payés pour l'Intercolonial à la Servis Tie Plate Company chacune des années de 1900-01 à 1905-06, inclusivement?

2. Où est le principal bureau d'affaires de ladite compagnie? Qui est ou était son représentant canadien?

Sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer) :

1. Il n'a rien été payé à la compagnie " Servis " fabricants de coussinets pour chemins de fer, au cours des exercices 1900-1, 1901-2, 1902-3, 1903-4, 1904-5, 1905-6.

2. Répondu par le n° 1.

COMPAGNIE DE SIGNAUX AUTOMATIQUES McPHEE.

M. LEFURGEY demande :

1. La McPhee Automatic Signalling Company, de Toronto, est-elle à installer son système sur la ligne de l'Intercolonial à ou près Moncton?

2. Le Gouvernement a-t-il déjà payé des deniers à cette compagnie ou à ses représentants? Dans l'affirmative, quels montants et en quel temps?

3. Le Gouvernement a-t-il passé quelque marché avec ladite compagnie au sujet de l'Intercolonial?

Sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer) :

1. La compagnie de fabrication de signaux automatiques McPhee, de Toronto, a eu la facilité de faire l'essai de son système de signaux sur l'Intercolonial.

2. Non.

3. Non.

VENTE DE TERRES DES INDIENS.

M. ARMSTRONG demande :

1. Quel est le nombre total d'acres de terres des Indiens vendues par le présent gouvernement depuis 1896?
2. Quel est le chiffre des recettes réalisées à même la vente de ces terres depuis 1896?

L'hon. M. OLIVER :

1. Du 1er juillet 1896 au 30 juin 1906 il s'est vendu 540,076.59 acres.
2. Du 1er juillet 1896 au 30 juin 1906, les recettes provenant de la vente des terres aux Indiens ont atteint le chiffre de $1,103,-471.81. Dans sa question l'honorable député demande qu'on lui fournisse les relevés jusqu'à date ; mais il faudrait bien quelque temps pour confectionner ces relevés, du 30 juin dernier jusqu'aujourd'hui ; l'information que j'ai donnée suffira peut-être à l'honorable député.

PERMIS DE CIRCULATION DU PACIFIQUE-CANADIEN SUR LA VOIE DE L'INTERCOLONIAL.

M. DANIEL demande :

1. Le Gouvernement a-t-il donné au Pacifique-Canadien le droit de libre circulation sur l'Intercolonial? Dans la négative, des négociations se poursuivent-elles dans ce sens? Dans l'affirmative, quelle est l'étendue de ce droit?
2. Si ce droit a été accordé, s'étend-t-il aux trains de marchandises comme aux trains de voyageurs et aux trains-poste?
3. A quelles conditions ce droit ou ces privilèges sont-ils accordés, et pour quelle durée?
4. Quelle perte en résultera pour l'Intercolonial, par année, si les privilège conférés au Pacifique-Canadien lui permettent de faire du trafic local?

Sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux) : La question est à l'étude.

LE CANAL DE CLAM-POINT.

M. BLAIN demande :

1. Le canal construit à Clam-Point, île du Cap-Sable, avait-il pour objet de servir de refuge aux pêcheurs et autres?
2. Le Gouvernement sait-il que le lac auquel ce canal est supposé donner accès est plus élevé que la mer à marée basse, et qu'en conséquence, il est drainé par le canal?
3. Peut-on accéder par terre à ce canal sans passer sur des propriétés privées?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : L'ingénieur ordinaire n'a pas encore transmis les renseignements qui lui ont été demandés.

(La question est réservée.)

FEUX D'ALIGNEMENT A NORTH-WEST HARBOUR.

M. U. WILSON demande :

1. Combien de lumières d'alignement le Gouvernement a-t-il fait ériger dans North-West-Harbour, comté de Shelburne (N.-E.)?

Sir WILFRID LAURIER.

2. S'est-on plaint de la situation de ces lumières?
3. Le Gouvernement sait-il qu'elles sont plutôt nuisibles qu'utiles à la navigation?

L'hon. M. FISHER (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Deux.
2. Le département n'a reçu aucune plainte.
3. Non.

LA PROVINCIAL WRECKING CO.

M. PERLEY demande :

1. Combien d'argent a été payé à la Provincial Wrecking Company durant le dernier exercice?
2. Ces travaux ont-ils été donnés sans soumissions ni concurrence?

L'hon. M. FISHER (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Rien n'a été payé par le département de la Marine et des Pêcheries à la Provincial Wrecking Company durant le dernier exercice.
2. Le département de la Marine et des Pêcheries n'a concédé aucuns travaux à la Provincial Wrecking Company et n'a reçu aucune soumission de cette compagnie.

QUAI DE GUNNING-COVE, A SHELBURNE, (N.-E.)

M. PERLEY demande :

1. Y a-t-il un chemin public ou un passage quelconque conduisant au quai de Gunning-Cove, dans le comté de Shelburne (N.-E.)?
2. Dans l'affirmative, quand ce chemin a-t-il été fait et de qui le terrain a-t-il été acheté?
3. Le public avait-il droit d'accès à ce quai, l'été dernier, sans courir le risque d'empiètement sur des propriétés privées?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Il n'y a pas de chemin public conduisant à ce quai. On espérait s'entendre avec les autorités municipales pour obtenir un chemin, mais il n'y a encore rien de fait.

LE TRANSCONTINENTAL ENTRE CHIPMAN ET GRAND-FALLS (N.-B.)

M. CROCKET demande :

1. Le Gouvernement en est-il venu à une décision au sujet du choix du tracé du Transcontinental entre Chipman et Grand-Falls, (N.-B.)?
2. Dans la négative, quand peut-on s'attendre à une décision à ce sujet?
3. La commission du Transcontinental a-t-elle reçu des ingénieurs du district A un rapport final sur les résultats de la nouvelle exploration des deux tracés projetés entre les points susnommés?
4. Dans l'affirmative, le rapport recommande-t-il l'adoption de l'un des deux tracés, et dans ce cas, lequel est recommandé?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne suis pas informé qu'une décision ait été prise à ce sujet.

LE BUREAU DE POSTE DE BELLEVILLE.

M. PORTER demande :

1. Dans quels bureaux de poste au Canada les employés sont-ils soumis aux prescriptions de l'acte du service civil?

2. Pourquoi, en 1897, a-t-on relevé le bureau de poste de Belleville de l'application dudit acte pour le mettre dans son état actuel?

3. Quelle est la différence de la dépense du bureau de poste entre la dernière année qui a précédé le changement ci-dessus mentionné en 1897, et le dernier exercice dans son état actuel?

4. Depuis 1897, des bureaux de poste ont-ils été placés sous le régime de l'acte du service civil? Dans l'affirmative, quels sont-ils?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Vancouver, Victoria, Winnipeg, London, Windsor, Hamilton, Toronto, Kingston, Ottawa, Montréal, Sherbrooke, Québec, Saint-Jean (N.-B.), Fredericton, Halifax et Charlottetown.

2. Le bureau de poste de Belleville avait été mis au rang d'un bureau de ville en 1882, mais en 1897, le département après avoir étudié la question a décidé que les dépenses occasionnées par cette réforme étaient hors de proportion avec le revenu du bureau et la population de Belleville et a remis le bureau à son ancien état.

3. Les frais d'entretien ont été de $9,168.-66 en 1897 et de $4,616.44 en 1906.

4. Aucuns.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions relatives au dépôt des documents suivants :

Etat donnant les noms des employés du bureau de poste de Brandon pendant l'année expirée le 30 juin 1906, et leur salaire respectif; aussi, les noms et salaires de ceux qui sont actuellement employés dans ledit bureau de poste; aussi, le montant payé par le maître de poste pour assistance et dépenses pendant l'année expirée le 30 juin 1906.—M. Roche.

Copie du dossier et de toutes les procédures dans la cause portée devant la cour d'échiquier du Canada entre le Roi, sur information du procureur général du Canada, et H. E. Lyon, demandeurs, et Malcolm McKenzie et Félix A. Montalbetti, défendeurs, y compris toute correspondance échangée à ce sujet entre le département de la Justice et celui de l'Intérieur ou quelqu'un de leurs officiers respectifs et entre l'un ou l'autre de ces départements ou quelques-uns de leurs officiers et toutes autres personne ou personnes; aussi, copie de tous documents ou mémoires se rapportant en quelque manière à ladite cause, y compris les instructions aux avocats des demandeurs, et tous les documents en la possession du département de l'Intérieur, concernant le quart N.-E. de la section 35, township 7, rang 4, à l'ouest du 5e méridien.—M. Herron.

Etat indiquant le contrôle que le Gouvernement exerce sur les instituteurs dans les écoles indiennes du Canada:

Si les instituteurs sont obligés par la loi d'avoir des certificats avant d'accepter un emploi dans les écoles indiennes du Canada;

Combien d'instituteurs dans les écoles indiennes du Canada ont des certificats de 1re, 2e et 3e classes, respectivement; combien d'entre eux enseignent simplement en vertu d'une permission;

Si une certaine série de livres est en usage dans lesdites écoles ; dans l'affirmative, si lesdits livres sont en usage en vertu d'instructions données par le département des Affaires indiennes; si non, quelle autorité permet l'usage de ces livres ; qui a mission de distribuer ces livres ;

Si depuis 1896 des règlements concernant l'éducation des Indiens ont été adoptés par le présent Gouvernement ; dans l'affirmative quelle est la nature de ces règlements ;

Quels règlements, s'il en est, ont été adoptés depuis 1896 au sujet des instituteurs enseignant dans les écoles indiennes.—M. Armstrong.

Etat indiquant si le département des Chemins de fer a pourvu de rails et ballasté aux frais du public la totalité ou une partie d'un embranchement entre la ligne de l'Intercolonial et les carrières Wallace, dans le comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse, et quelle est la distance ainsi pourvue des rails et ballastée ;

Depuis quel point et sur quelle distance le département a transporté du ballast pour lesdits travaux ;

Quelle est la longueur dudit embranchement ;

Pourquoi cet embranchement n'a pas été prolongé jusqu'au village de Wallace ; sur quelle distance il serait nécessaire de prolonger la construction pour raccorder le village de Wallace avec ledit embranchement ;

Si le département envoie des trucks ou wagons auxdites carrières de Wallace au dépens du public ; dans l'affirmative, pourquoi il en agit ainsi;

Si des frais de garage sur ledit embranchement ont été annulés, à quelle date ils l'ont été et pour quel motif ;

A la demande ou pour le bénéfice de qui les travaux susmentionnés ont été faits, et les frais de garage annulés;

Quel montant le département a dépensé pour les travaux construits sur ladite ligne d'embranchement ;

Quels sont les propriétares ou les exploitants desdites carrières Wallace;

Quels sont les prix de transport perçus par le département sur ledit embranchement;

Si le département a accordé des concessions semblables, ou autres, en fait de construction, de réduction des prix de transport ou d'annulation de frais de garage à d'autres carrières en exploitation à Wallace ou les environs ;

Dans le cas où d'autres carrières sont exploitées à Wallace ou les environs et transportent leurs produits par la ligne de l'Intercolonial, si on leur impose un tarif de transport ou des frais de garage, ou les deux, sur tout embranchement dont elles se servent; quelles sont les compagnies qui exploitent ces carrières, et quels prix leur sont imposés par le département ;

Si quelques-uns des propriétaires ou des particuliers qui exploitent les carrières de Wallace ci-dessus mentionnées, sont parents du ministre des Chemins de fer ; dans l'affirmative, lesquels sont ainsi ses parents.—M. McLean (Queen).

Copie de tous rapports et de toute correspondance entre la commission des chemins de fer et le département de la Justice concernant le procès d'un nommé Atkinson pour homicide en rapport avec la collision qui a eu lieu sur la ligne du Grand-Tronc, à Richmond (P.Q.), en août 1904.—M. Worthington.

Etat indiquant quel montant total de salaires ou gages a été payé au cours de l'année financière expirée le 30 juin dernier aux employés du service civil de toutes classes à Ottawa (permanents et surnuméraires), y compris le personnel du chemin de fer transcontinental et le bureau des commissaires des chemins de fer.—M. McLean (Queen).

Etat démontant le montant total de dépenses, dans chaque comté, tel que défini avant le dernier acte de remaniement, pendant les années 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905 et 1906 pour:

a) Havres et rivières y compris le dragage, quais, bassins, brise-lames, jetées ou autres améliorations et réparations.

b) Edifices publics et terrains, y compris les réparations et agrandissements.

c) Entretien et gardiens, y compris le chauffage et l'éclairage.

d) Dépenses se rapportant à l'Intercolonial, y compris l'achat de terrains, construction de bâtiments, réparations et améliorations, et la localité où les dépenses ont été faites.—M. Sproule.

Copie de toutes lettres, tous rapports et papiers concernant la construction d'un brise-lames à Charlesville, comté de Shelburne (N.-E.), et sa destruction ultérieure.—M. Blain.

Copie de toutes lettres, tous rapports et autres papiers concernant l'ouverture d'un chenal dans un lac à Red-Head, comté de Shelburne, (N.-E.), afin de le mettre en communication avec la mer.—M. Gunn.

Copie de toutes lettres, tous papiers et autres papiers concernant la construction d'un quai à North-East-Harbour, comté de Shelburne, (N.-E.)—M. Perley.

## MOTION RELATIVE AU SERVICE DE LA POSTE RURALE.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) demande le dépôt :

D'une copie de toute correspondance, de tous rapports et lettres échangés entre le gouvernement canadien et les autorités américaines au sujet d'une distribution gratuite du courrier dans les campagnes.

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai aucune objection à la motion de mon honorable ami, mais je lui rappellerai que la même motion a été faite l'an dernier et que le rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre.

M. ARMSTRONG : Si le rapport a été déposé je serai heureux de le consulter. Il ne serait pas mal, cependant, de le compléter en déposant la correspondance échangée depuis.

(Cette motion est adoptée.)

## CONSTITUTION DU COMITE RELATIF AUX PRIX DU BOIS DE CONSTRUCTION DANS LE NORD-OUEST.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que MM. Greenway, Sloan, Knowles, McIntyre (Strathcona), McIntyre (Perth), Fowler, Lancaster, Herron et Schaffner composent le comité nommé le 6 courant pour faire une enquête sur les questions suivantes:—

"La fourniture du bois de construction aux colons à un prix aussi bas que possible tout en laissant un profit raisonnable aux commerçants de bois.

"Est-il vrai que les prix exigés pour le bois de construction sont déraisonnables et excessifs pour les colons?

"Est-il vrai, comme l'allèguent les colons, qu'une coalition illégale existe entre les commerçants et les marchands de bois dans le but de hausser les prix injustement pour le consommateur?

(Cette motion est adoptée.)

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A RESSERRER L'UNION DE LA GRANDE-BRETAGNE AVEC SES COLONIES.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) propose l'adoption d'un projet de résolution ainsi conçu :

La Chambre est d'avis que le Canada et l'empire britannique trouveraient un plus grand avantage dans une association entière d'intérêts entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

—Monsieur l'Orateur, en proposant cette résolution, appuyé par l'honorable député de Huron-est (M. Chisholm), je n'ai pas besoin de dire que mon intention n'est pas de demander qu'elle soit mise aux voix. Mon but, comme dans les occasions précédentes, est de mettre la question sous les yeux de la Chambre et du pays, avec l'espérance que ce débat contribuera à faire l'éducation du peuple et hâtera l'avènement de la réforme désirée. Il y a deux ans, j'avais l'honneur de déposer un projet de résolution à peu près semblable à celui-ci. Dans cette circonstance j'ai constaté que ni la Chambre ni le pays ne partageaient ma manière de voir, et je n'ai pas demandé que le vote fût pris. Je ne le demanderai pas plus aujourd'hui, quel que soit le sentiment de la Chambre sur cette question. Cependant, le chemin qu'a fait cette idée dans l'opinion publique me permet d'espérer que même si la majorité et de la Chambre et du pays n'est pas en faveur d'une union complète d'intérêts entre la Grande-Bretagne et ses colonies et n'est pas disposée à prendre les mesures nécessaires pour opérer ce changement, que ce projet est vu d'un meilleur œil qu'autrefois.

Dans la circonstance dont j'ai parlé, je suis entré dans beaucoup de détails ; j'ai rappelé l'histoire des différents pays concernés, et plus particulièrement du Canada, et les nombreuses transformations qu'ils ont

subies avant d'arriver à leur état présent. J'ai rappelé des opinions datant du temps de M. Joseph Howe, pour établir que ce grand homme d'Etat était en faveur d'une association d'intérêts entière entre la Grande-Bretagne et ses colonies. J'ai donné en détail la population, l'étendue, les produits et le commerce, ainsi que les moyens d'attaque et de défense de tous ces pays, pour mieux faire ressortir les avantages que l'empire retirerait de cette union.

Aujourd'hui, je n'entrerai pas dans ces considérations ; je m'en tiendrai, sur ce point, à mon exposé précédent. J'ai aussi expliqué, il y a deux ans, que l'indépendance du Canada n'était pas une chose possible, et je n'y reviendrai pas pour le moment. Je disais alors et je répète aujourd'hui que l'indépendance du Canada est une utopie. Le Canada, devenu nation indépendante, ne résisterait pas cinq ans. Ce pays long et étroit, aux intérêts disparates, n'a entre ses diverses parties qu'un seul lien, et c'est celui qui nous unit tous à la mère patrie. Faites disparaître ce lien et le Canada penchera aussitôt vers l'annexion aux Etats-Unis. Quoi qu'il en soit, ces deux questions—l'annexion et l'indépendance—sont des questions du passé et non de l'avenir.

Depuis deux ans l'idée d'une association entière d'intérêts entre la Grande-Bretagne et ses colonies a fait beaucoup de chemin au Canada. Nous n'entendons plus parler d'une union commerciale plus intime avec les Etats-Unis, d'une union qui, si elle s'était opérée, nous aurait coûté notre autonomie de peuple libre et qui aurait abouti rapidement à la rupture du lien qui nous unit à l'Angleterre et à l'empire. Vers le même époque il s'est aussi produit un mouvement en faveur du droit pour le Canada de faire ses propres traités. Nous n'entendons plus parler de cette réforme et le peuple est satisfait du mode actuel. On a aussi parlé d'une flotte canadienne, mais on a fini par comprendre qu'un certain nombre de petites flottes appartenant aux colonies et dirigées par elles, serait une absurdité au point de vue de la défense de l'empire. Pour atteindre le but que nous nous proposons, il ne faut qu'une seule flotte impériale. A cette époque—il y a à peine deux ans—on parlait d'abolir l'appel de la cour suprême du Canada au conseil privé impérial. Cela aussi est une chose du passé, et nos avocats les plus éminents vont tous les ans à Londres pour plaider devant le plus haut tribunal de l'empire. Il y a deux ans on ne voulait pas d'un officier impérial à la tête de notre milice; aujourd'hui, on n'en parle plus, et c'est un officier impérial qui continue de commander notre milice, à la grande satisfaction du Gouvernement et du pays en général, et puisse-t-il en être ainsi longtemps. Il y a deux ans nous ne donnions pas à l'immigration anglaise l'encouragement que nous lui donnons actuellement. A l'heure présente le Gouvernement consacre ses efforts presque exclusivement à encourager les immigrants anglais à venir s'établir dans le Nord-Ouest et à peupler le Canada, dans toute son étendue.

M. SPROULE : Que dites-vous de la North Atlantic Trading Company ?

M. SAM. HUGHES : Le but de cette compagnie était d'encourager l'immigration étrangère et non l'immigration anglaise. Cela vient à l'appui de ce que je dis, car le Gouvernement a sagement décidé de diriger ses efforts plutôt vers l'Angleterre que vers les pays étrangers, pour peupler le Nord-Ouest. Je pourrais mentionner un autre signe des temps. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a deux ans la question d'une association d'intérêts entière entre la Grande-Bretagne et ses colonies n'avait jamais été discutée dans un club ou une association quelconque au Canada ; or, aujourd'hui dans tous les clubs canadiens importants, depuis Vancouver jusqu'à Halifax, cette question est le thème favori des discussions. J'ai lu avec infiniment de plaisir les paroles prononcées par l'honorable premier ministre au University Club à Toronto ; je suis convaincu que ces paroles réflètent l'opinion publique de ce pays et nous pouvons dire, à présent, que l'honorable premier ministre marche épaule à épaule avec ceux qui demandent une association entière d'intérêts entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

Plusieurs projets ont été élaborés par ceux qui désirent une union plus étroite. Mon idée, que je crois partagée par la majorité de la nation, est que les relations actuelles entre la Grande-Bretagne et ses colonies ne peuvent pas durer, et qu'il faut trouver un remède à la situation. Plus tard je discuterai plus longuement certaines autres propositions, mais celle qui, à mon sens, répondrait à tous les besoins serait une association d'intérêts entière, une union fédérale, dont chaque unité serait formée du Royaume-Uni, du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, les colonies sud-africaines, et peut-être les Indes et d'autres colonies de la couronne. Chacune de ces unités conserverait sa forme actuelle de gouvernement, avec les prérogatives qu'elles possèdent, sans perte d'autonomie, mais avec un prestige augmenté et une plus grande part dans le conseil impérial. Je considère qu'il devrait y avoir un grand parlement impérial au-dessus de tous ces parlements secondaires.

M. BENNETT : Avec une indemnité ?

M. SAM. HUGHES : Sans doute. Mon honorable ami n'oublie jamais ce côté de la question. Avec une indemnité, certainement, car je ne vois pas pourquoi celui qui consacre son temps au service de l'empire ne serait pas convenablement indemnisé. Je puis dire en passant que je me suis prononcé sur cette question, ici et ailleurs, et je suis peut-être le seul membre de cette

Chambre que ses électeurs ait approuvé de demander pour les membres de la Chambre des communes du Canada le même traitement que les membres du Congrès américain. Je n'ai donc aucune hésitation à dire que je suis en faveur d'une indemnité raisonnable aux membres du grand parlement impérial—une indemnité suffisante pour qu'ils puissent faire honneur à leur position.

Ce grand parlement de l'empire serait tout à fait distinct des autres. Il pourrait se composer d'un nombre de membres assez restreint, mais il devrait être tout à fait distinct du parlement anglais actuel et des parlements coloniaux. Le roi d'Angleterre resterait naturellement le souverain de l'empire. Le parlement impérial n'aurait pas à s'occuper des questions de détail qui se débattent dans les parlements de l'Australie, du Canada et même dans le parlement du Royaume-Uni. Il ne s'occuperait que des questions qui intéressent tout l'empire, des questions financières, internationales et autres d'une nature évidemment impériale. Il aurait aussi à discuter les tarifs de faveur dans les limites de l'empire. Je jette ces remarques en passant. A mon sens, il devrait y avoir un tarif minimum frappant toutes les importations étrangères dans une partie quelconque de l'empire, et un tarif maximum dont le parlement impérial se servirait contre les nations étrangères qui seraient disposées à user de représailles, si le parlement impérial adoptait des lois qui auraient le don de leur déplaire.

Voici comment je comprendrais le fonctionnement du tarif minimum : le parlement anglais proprement dit pourrait alors comme aujourd'hui admettre en franchise ou autrement, les produits de toutes les parties de l'empire, et appliquerait le tarif minimum aux produits des autres pays. Le Canada pourrait importer ses lainages d'Angleterre, au taux qu'il voudrait, mais les lainages des autres pays serait frappés du droit minimum. Je mentionne ces détails pour donner une idée du projet. Je voudrais qu'un conseil impérial fût institué pour étudier toutes ces questions de détail et soumettre un projet à la considération des différentes parties de l'empire.

D'autres solutions ont été proposées. L'une serait qu'à un moment donné chaque grande unité composant l'empire se détachât de la mère patrie et proclamât son indépendance. Je ne crois pas qu'une seule partie de l'empire, l'Afrique du sud, par exemple, pût rester longtemps un pays indépendant. Elle serait bientôt accaparée par une des puissances européennes. L'Australie redoute le péril jaune. Si le Canada devenait indépendant, avant dix ans il formerait plusieurs états de la république américaine. Je n'hésite donc pas à dire que la question de l'indépendance est tombée dans l'oubli.

Une autre solution a été offerte par sir Richard Jebb qui préconise une union impériale, une alliance internationale ; les relations entre les alliés seraient réglées à



l'amiable, au moyen de conférences et par l'entremise d'ambassadeurs permanents qui seraient conseillers privés et membres des autres gouvernements. Ce projet à l'air très beau. Il fut applaudi lorsqu'il fut soumis à l'institut colonial royal. Mais il lui manque la cohésion que doit posséder tout gouvernement. Il n'y aurait aucune cohésion dans un empire formé sur le plan de sir Richard Jebb. Comme le faisait remarquer un célèbre écrivain allemand, ce serait un chateau de cartes qui s'écroulerait au premier choc. Je ne crois pas que la population de l'empire accepte ce projet d'une alliance entre nations indépendantes. Il manque de cohésion ; personne n'aurait le pouvoir de taxer, de surveiller, et dans tout gouvernement il faut un pouvoir exécutif central. L'histoire de toute les nations nous en fournit la preuve.

Ci et là on rencontre encore quelques esprits qui persistent à demander une union générale de la Grande-Bretagne et de ses colonies sur des bases commerciales—le libre-échange dans les limites de l'empire—une sorte de famille heureuse.

D'autres, enfin, proposent que nous restions comme nous sommes. Je ne discuterai pas cette dernière proposition. Pas un Canadien qui se respecte ne désire que nous restions comme nous sommes, en laissant à la mère patrie tout le fardeau de la défense de l'empire. J'écarte donc cette proposition, comme insoutenable.

Une autre école a surgi dont les idées ont droit au même respect que les nôtres et cette école croit que les colonies devraient contribuer, en hommes et en argent, au maintien et à la défense de l'empire. Ce moyen n'est pas praticable, parce que nous ne sommes pas représentés dans le parlement anglais et que c'est un principe cher au cœur de tout habitant d'une colonie, que le droit d'impôt implique le droit de représentation. Ce plan ne peut même pas être discuté.

Quelques-uns se contentraient du libre-échange dans les limites de l'empire. Ce projet a certainement ses avantages et ceux qui le proposent ne le considèrent que comme un premier pas vers une association d'intérêts entière entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

Une autre proposition serait d'avoir un conseil impérial. Je suis tout à fait en faveur de cette proposition. Il nous faut un conseil impérial de quelque genre. La conférence impériale ou intercoloniale à laquelle l'honorable premier ministre et quelques-uns de ses collègues se proposent d'assister dans un mois ou deux devrait servir de base à un conseil de cette nature. Ce conseil, qui serait constitué à titre d'expérience, préparerait un plan général d'association d'intérêts entière entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

Après ces quelques explications sur les grandes lignes des différentes propositions qui ont été soumises, on me permettra de citer quelques extraits de l'admirable dis-

cours prononcé récemment par cet éminent homme d'Etat qui a consacré la plus belle partie de sa vie à la consolidation de l'empire et qui, par le passé, a été mal compris et mal jugé par la nation britannique. Je veux parler de lord Milner, mieux connu au Canada sous le nom de sir Alfred Milner, et le discours en question a été prononcé à Manchester. Parlant de la question d'un conseil privé impérial et d'une conférence des chefs des différentes parties de l'empire, et plus particulièrement de la prochaine conférence, il dit :

La conférence, tant qu'elle dure, est une assemblée d'une importance extraordinaire. Comprenant les représentants, généralement les premiers ministres, de tous les Etats autonomes de l'empire, qui détiennent leur autorité directement du peuple, on peut dire que pendant qu'elle siège, c'est le peuple de l'empire lui-même qui est en conclave. Durant cette courte période, nous avons en réalité ce qui fait si lamentablement défaut à notre système impérial désuni ; un corps qui représente toutes les communautés autonomes qui doivent allégeance à la couronne. Notre soi-disant parlement impérial, élu exclusivement par le peuple de ces îles, n'a pas ce caractère. Notre cabinet, responsable uniquement devant ce Parlement, n'a pas non plus le caractère de cette conférence. Sans doute qu'elle n'est qu'un corps consultatif, mais la nature de sa composition lui donne un poids tout particulier. Il faut se consulter et s'entendre, pour agir de concert. Ce serait un grand pas de fait, si nous adoptions la coutume régulière d'une consultation générale sur toutes les questions d'un intérêt commun, et parmi ces dernières j'inclus toutes questions survenant entre un Etat de l'empire et un Etat étranger.

Voilà, monsieur l'Orateur, l'opinion de lord Milner sur cette importante question de la conférence intercoloniale ou impériale. Je citerai encore ce qu'il dit de l'occasion qu'on a laissé échapper : celle du règlement des troubles de l'Afrique du sud :

Sans savoir si la proposition serait acceptée ou même bien accueillie, il était de mon devoir de la faire, et cette proposition était la suivante: après la guerre toute décision importante ne devra être prise qu'après avoir consulté les autres colonies. C'est grâce à leurs efforts, aussi bien qu'aux nôtres, si l'Afrique du sud a été conservée à l'empire, et la politique à adopter pour l'avenir est, de toute évidence, un cas de coopération impériale. Je ne prétends pas un seul instant que les Etats de l'empire doivent intervenir dans les affairs les uns des autres. La non-ingérence dans les affaires intérieures d'un autre Etat est un principe aussi fondamental de l'impérialisme, tel que nous l'entendons, que la coopération effective dans les affaires d'intérêt commun. L'Afrique du sud fédérée de l'avenir doit être, nous en sommes tous convaincus, aussi libre et aussi autonome que le Canada, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande. Mais tant que l'Afrique du sud, ou une partie, serait en tutelle temporaire, la tutelle devrait être impériale et non simplement britannique ; le pupille devrait être celui de toute la famille et non celui de la mère patrie seulement.

Voilà ce que pense lord Milner du rôle d'une conférence. Je partage cette opinion et je suis convaincu que la grande majorité de la nation canadienne la partage aussi. Lord Milner a acquis une grande expérience dans ces questions et ses idées, modérées, désintéressées, au dehors des partis, dépourvues de tout préjugé de classe ou de race ont et continueront à avoir, je l'espère, le plus grand poids. Il est en faveur d'un conseil impérial, comme préliminaire à l'établissement d'une association d'intérêts entière entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

Le discours dont je viens de citer des extraits et qui a été prononcé à Manchester, est reproduit dans le "Times" de Londres, du 15 décembre 1906. Or, monsieur l'Orateur, de toutes les propositions qui ont été faites, les seules qu'on puisse regarder comme sérieuses sont le libre-échange dans les limites de l'empire, qui ne serait qu'un acheminement vers une union plus complète et la formation d'un grand conseil impérial qui, lui aussi, ne serait qu'une expérience devant amener l'association d'intérêts entière.

Dans cette association d'intérêts entière, le Canada conserverait tous les avantages et tous les privilèges dont il jouit actuellement. Toutes les prérogatives de l'empire continueraient à appartenir au Royaume-Uni; l'Australie ne perdrait aucun des avantages qu'elle possède actuellement et il en serait ainsi pour toutes les unités de la grande confédération. Aucune injustice n'en résulterait pour aucune partie de l'empire.

Mais tout projet comporte des objections. Il n'est que juste, il n'est que raisonnable que chaque projet, lorsqu'il est proposé, soit analysé, discuté à tous les points de vue, et que les lacunes comme les avantages en soient signalées.

La puissance d'une chaîne n'excède pas la faiblesse de l'un quelconque de ses anneaux, et il ne faut pas oublier que des gens se demandent comment on s'y prendra pour maintenir l'unité dans un empire divisé par les mers. Aujourd'hui, le fait est établi, les mers ne constituent plus un élément de séparation ; elles sont plutôt le trait d'union le moins coûteux. Un navire faisant voile d'Halifax, de Montréal ou de Québec se rend à Liverpool en aussi peu de temps qu'il en faut à un train partant d'Halifax pour atteindre Vancouver ; certains membres de la Chambre prennent plus de temps à se transporter à Ottawa qu'il n'en faut pour aller des coins les plus reculés de l'empire jusqu'à Londres. L'honorable représentant du Yukon (M. Thompson) reconnaîtra sans doute avec moi qu'on peut aller de l'Australie en Angleterre en moins de temps qu'il n'en faut au représentant de la division électorale la plus reculée du Canada pour se rendre à Ottawa. Les distances se franchissent donc plus aisément sur l'eau que sur terre. Le transport coûte moins cher par mer que par terre et, de nos jours, les na-

vires sont tellement rapides que les distances créées par les mers n'existent pour ainsi dire plus.

D'autres estiment qu'une nation indépendante comme la nôtre ne devrait jamais être régie par un monarque. Je ferai observer que la monarchie mitigée de la Grande-Bretagne est la plus belle forme de république qui soit au monde ; et, monsieur l'Orateur, la république la moins coûteuse qui soit actuellement, c'est le régime monarchique sous lequel nous avons l'avantage de vivre. (Approbations.)

Avec toute la déférence due à la grande nation voisine, je dois dire que les Etats-Unis sont gouvernés pendant quatre ans par un souverain aussi absolu que le Czar de Russie ; la seule différence, c'est que l'un est élu pour quatre années, tandis que l'autre reste au pouvoir jusqu'à sa mort. Je ne crois pas que la question de vivre sous une monarchie mitigée comme celle de la Grande-Bretagne donne jamais lieu à la moindre difficulté au Canada. Sous le règne de feu Sa Majesté la reine Victoria, l'empire britannique servait d'exemple au monde entier en ce qui concerne la bonne administration et la sagesse de la législation, et j'ai l'intime conviction qu'il ne se trouvera personne au Canada pour s'opposer au régime monarchique.

Mais, dira-t-on, nous ne pourrons jamais endurer l'aristocratie anglaise. Eh bien ! pas n'est besoin de sortir du Canada pour trouver des aristocrates par la naissance, il en est aux Etats-Unis qui sont censés l'être par la richesse, et lorsque nous jouirons de l'union complète entre la Grande-Bretagne et ses colonies, le Canada s'efforcera, j'espère, d'avoir ses aristocrates par la valeur. (Approbations.)

Certaines gens prétendront peut-être que le projet ne sera jamais acceptable, parce que le pays ne veut pas du militarisme. Il y a dans ma division électorale un personnage qui ne cesse de décrier le militarisme ; l'ayant invité un jour à épeler ce mot-là, j'ai constaté qu'il ne le pouvait pas.

M. BUREAU : Le pouvez-vous vous-même ?

M. SAM. HUGHES : Mon honorable ami le futur solliciteur général pourrait l'épeler, je crois bien, mais je suis bien sûr aussi qu'il n'en connaît pas le sens ; autrement, il n'invoquerait pas le spectre du militarisme pour combattre l'union complète de la Grande-Bretagne avec ses colonies.

M. BUREAU : Votre explication n'est pas assez claire pour moi.

M. SAM. HUGHES : Je vous donnerai plus tard des explications dans votre propre langue. (Approbations.)

M. FOWLER : Alors il vous comprendra.

M. SAM. HUGHES : Je ne veux pas dire que, même dans ce cas-là, il me comprendra ; mais il n'y a pas de mal à tenter un effort.

M. BUREAU : Je suis apte à comprendre toute explication donnée en termes clairs.

M. SAM. HUGHES : L'association complète d'intérêts entre la Grande-Bretagne et ses colonies constituerait le meilleur moyen de mettre fin au militarisme qui, de nos jours, exerce tant de ravages en certains pays ; elle obligerait chaque partie de l'empire à supporter une large part des frais de sa défense, et nous aurions un régime populaire sous lequel le service militaire se ferait depuis le jeune âge jusqu'à l'âge mûr,—régime qui serait réellement l'opposé du militarisme. L'exercice militaire n'est pas synonyme de militarisme. Je me permettrai d'exposer à ce propos la manière de voir d'un Allemand distingué habitant l'Angleterre, qui compare l'éducation militaire donnée en Allemagne à celle qui se donne dans l'empire britannique.

Je ne crains pas d'affirmer que quiconque fait de l'exercice militaire s'en trouve bien. Les jeunes gens qui font de l'exercice militaire dans les écoles du Canada valent mieux, toutes choses étant égales par ailleurs, que ceux qui n'en font pas ; ils ne deviennent pas seulement de meilleurs citoyens : ils sont toujours prêts, le cas échéant, à voler au secours du vaste empire dont nous faisons partie. Je n'ai pas à m'excuser d'être favorable à ce que les Canadiens soient initiés aux choses de la guerre depuis leur jeunesse jusqu'à l'âge viril. Le temps est proche, je l'espère, où, dans les écoles du pays, on fera faire l'exercice à tous les garçons capables de porter un fusil.

Je vais maintenant citer quelques passages d'une brochure publiée par un Allemand très distingué, un critique émérite, qui habite en Angleterre :

La première chose qui me frappe, c'est l'indifférence des Anglais envers leurs devoirs individuels en tant que citoyens d'un grand empire. A nous, Allemands, l'éducation qui nous est donnée dans les écoles dès notre prime jeunesse nous apprend que nous avons de grands devoirs à remplir evers notre patrie. On nous apprend à glorifier l'Allemagne et les hauts faits des héros allemands. Il n'est permis à aucun Allemand d'oublier les paroles de Scharnhorst : " Sans la loi du régime militaire prussien, qui fait de chaque citoyen, depuis sa naissance, un défenseur de l'Etat, celui-ci ne serait jamais parvenu aussi rapidement à la grandeur." On nous apprend à " craindre Dieu, à honorer le Kaiser et à servir notre pays ". Parvenus à un âge plus avancé, ceux d'entre nous qui y sont aptes sont obligés de servir dans l'armée, sans égard aux personnes ou à la propriété.

Mais pour alléger le fardeau qui pèse sur les intellectuels, la durée du service est restreinte à un an à l'égard des jeunes gens qui passent certains examens.

C'est dans nos écoles, il me semble, voyant ce qui se passe dans celles de l'Angleterre, que réside le secret de notre succès. Comme les vôtres nos jeunes gens sont des hommes

et seraient paresseux si la paresse n'était punie. Mais les enfants qui font preuve de négligence et de paresse à l'école étant assujétis à une année supplémentaire de service, cette circonstance porte les jeunes gens allemands à travailler, tandis que les jeunes Anglais passent leur temps à s'amuser. Nous ne vous valons peut-être pas aux jeux, mais, en fin de compte, les jeux sont chose bien peu importante. Vous avez le tort de prendre les moyens pour la fin.

L'auteur ajoute :

On me donne à entendre que beaucoup d'Anglais sont opposés à tout ce qui rappelle les gloires de l'histoire anglaise sous prétexte que cela conduit à ce qu'ils appellent le " militarisme ". Cette haine du " militarisme " ne me semble être qu'une excuse pour se soustraire à leur devoir manifeste.

Il poursuit :

Je remarque que votre classe ouvrière est dépourvue du sentiment du respect, de la propreté, de la ponctualité et de l'obéissance que donne le service militaire, tandis que je constate chez elle l'impuissance à résister aux séductions de l'ivrognerie, impuissance qui, selon moi, procède de quelque grave faiblesse de tempérament.

Plus loin, il ajoute encore :

La gratuité de l'instruction existe depuis longtemps en Allemagne, mais comme, en retour, chaque citoyen est tenu de servir dans l'armée, l'arrangement ne laissepas de place à l'injustice.

L'auteur continue ainsi de signaler les avantages d'une éducation militaire, et de critiquer en des termes piquants les partisans du régime opposé. Pourquoi, puisque j'en suis à parler du militarisme, avons-nous des magistrats, des agents de police, des juges, des prisons, des églises et des ministres du culte ? C'est pour que chaque citoyen libre et éclairé de notre pays ne puisse s'écarter de la voie qui lui est assignée. Les diverses organisations et institutions que je viens de mentionner coûtent, par tête de la population, dix fois plus qu'il n'en coûterait au pays pour supporter sa juste part de la défense de l'empire britannique. Pourquoi avons-nous des magistrats, des gardiens de la paix, des jurys et des prisons, des églises et des pasteurs, si ce n'est pour relever le niveau moral du peuple, pour prévenir le vol et le meurtre, et faire que chacun vive dignement? Et quand à nous, qui nous prétendons la nation la plus marquante et la plus éclairée, il en coûte des millions et des millions chaque année pour nous défendre contre nos semblables, irons-nous dire que nous sommes sans ressources quand il s'agit de nous protéger contre l'agression de nations que nous savons n'être pas aussi civilisées que nous? Comme ceux du passé, tous les peuples à venir seront nécessairement assujétis à un régime militaire quelconque, et celui qui n'aura pas de soldats sera indigne de figurer au rang des grandes nations de la terre.

Une autre objection, c'est que les habitants des colonies formeront la minorité. Ceux qui ont visité le parlement impérial savent que les avis y sont partagés et que les questions s'y discutent tout comme ici ; il va donc sans dire qu'en tout parlement impérial à venir les opinions seraient diverses et que les colonies n'auraient pas à craindre d'être négligées. La répartition des impôts serait contrôlée avec soin. Le seul point noir que je voie à l'horizon, c'est la question de savoir comment on répartira la dette actuelle de la mère patrie. Voilà l'unique difficulté qui se présente ; mais les hommes qui formeront la conférence impériale sauront, comme les auteurs de leur fédération, s'élever à la hauteur de leur tâche et tourner aisément la difficulté.

J'arrive maintenant à la seule objection formidable, à l'unique difficulté qui, aux yeux des amis avec qui j'ai discuté la question, semble être insurmontable : c'est que cette association sennerait le glas de l'élément français du Canada. Je le demande, l'union qui s'est effectuée dans la Grande-Bretagne a-t-elle fait perdre leur individualité aux Normands venus de France ? Parcourez le Royaume-Uni, vous trouverez parmi les plus marquantes de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande, les vieilles familles originaires de la Normandie, qui ont conservé la fierté et toutes les qualités qui les caractérisaient il y a des siècles. Advenant le cas où les colonies anglaises formeraient une telle association, les Canadiens français, je n'hésite pas à l'affirmer, conserveraient leur caractère distinctif, ils conserveraient dans toute leur intégrité les droits et les privilèges dont ils jouissent actuellement, parce qu'aucun d'eux ne serait lésé dans ses intérêts et que la situation heureuse faite en Angleterre aux Français venus de la Normandie s'étendrait nécessairement aux Français du Canada comme à ceux de l'empire tout entier. Voyez par exemple les Français du Sud-Africain : bien qu'on les dise Hollandais, ils n'ont rien perdu de leur caractère distinctif. Parcourez la liste des noms des hommes qui luttèrent avec succès contre l'Angleterre dans la guerre récente : vous constaterez que tous les généraux, les Cronje, les DeWet, les Delarey, les Viljoen, les Joubert, les DeVilliers étaient des huguenots d'origine française, et c'est en vain que vous y chercherez le nom de quelque Hollandais ayant joué un rôle marquant dans cette campagne. L'élément français n'a pas disparu de l'Afrique australe ; il a conservé le caractère distinctif et les qualités qui ont rendu les Français fameux partout où il s'en est établi.

Les Canadiens français de la province de Québec ne seraient lésés en aucune façon. Loin de là, abstraction faite d'Halifax et de Saint-Jean (N.-B.) ce sont les villes de Montréal et de Québec qui profiteraient le plus de cette association. C'est de Québec et de Montréal que les navires feraient voile, chargés de produits canadiens, et c'est dans

ces mêmes ports qu'ils apporteraient les produits des autres parties de l'empire. Au banquet offert à sir Thomas Shaughnessy, à Québec, en juin dernier, on a appuyé sur ce point, et je suis persuadé que ceux qui n'avaient jamais songé aux avantages qu'une telle association conférerait à la ville de Québec ont dû être frappés de l'importance de la question, et que depuis lors la population de Québec a dû voir plus clairement que jamais à quel point il lui importe de continuer de faire partie de l'empire britannique.

Les provinces de l'Ouest sèment leur argent sans compter dans le but d'établir des ports sur les rives de la province de Québec et des Provinces maritimes. Et pourquoi? Simplement parce que nous désirons qu'elles demeurent partie intégrante de l'empire, partie intégrante du Dominion. Mais si nous devons aboutir au nationalisme et à la désagrégation nationale, nous préférerions consacrer notre argent à l'amélioration des ports de Portland et de Boston. Par ces ports américains, le transport du blé en Europe coûte un cent ou deux le boisseau de moins que par les ports canadiens de Québec et d'Halifax, et si nous n'avons pas une certitude quelconque que notre pays doit rester partie intégrante de l'empire britannique, nous serons bien excusables d'hésiter un peu à affecter l'or des provinces de l'Ouest à nos ports maritimes, quand nous pourrions l'employer plus utilement ou, si nous devions finir par être absorbés par les Etats-Unis, le faire servir à l'amélioration des ports de Portland et de Boston. Mais non, le Canada doit demeurer partie intégrante de la fédération impériale. Grâce à l'association complète d'intérêts, Montréal et Québec, Saint-Jean et Halifax jouiront bientôt d'une prospérité jusqu'ici inconnue.

Je terminerai mes observations sur ce point en insistant sur la nécessité qu'il y a de résoudre la question en un sens quelconque. Une telle association aurait pour avantage de résoudre le problème colonial. D'autre part, la Grande-Bretange, dont la population est relativement peu nombreuse, supporte à elle seule le maintien de l'empire, ses colonies n'assumant en réalité aucune part du fardeau.

Je vais recourir de nouveau à mon auteur allemand pour traiter la question sous d'autres aspects, et je me permettrai, à ce propos, de rappeler que l'établissement de la fédération allemande ne remonte qu'à quelques années. Longtemps l'Allemagne fut régie par une union douanière ou zollverein. A l'issue de la guerre de 1870, elle perfectionna son régime fédératif, et depuis elle a marché à grands pas dans la voie de la suprématie commerciale et industrielle. L'auteur dit :

> Vous devenez aussi jaloux de notre commerce que vous l'êtes de notre marine, et cependant vous ne devez pos vous étonner que, favorisées d'un gouvernement prudent et puissant, nos industries se développent tandis que les vôtres languissent. D'ici à dix ans, nous aurons le pas sur vous en matière d'exportation comme nous l'avons déjà à l'égard de la fabrication du fer et de l'acier, et nous serons alors la plus riche puissance de l'Europe; seuls, de l'autre côté de l'Atlantique, les Etats-Unis nous dépasseront peut-être.



L'Allemagne fait donc connaître dès aujourd'hui que dans dix ans elle aura le pas sur la Grande-Gretagne dans le domaine du commerce. Ceux qui sont au fait des statistiques du commerce savent que son commerce intérieur se développe très rapidement et que son commerce extérieur s'étend sans cesse.

Je profiterai de l'occasion pour rappeler les termes en lesquels lord Milner s'est exprimé sur ce même sujet. Parlant du fardeau que fait peser sur la Grande-Bretagne le maintien de son empire, il disait :

> Ce pays doit rester une grande puissance sous peine de descendre à un rang inférieur; et ceux qui, en cherchant, comme c'est leur droit imprescriptible, à améliorer l'état social, sont enclins à négliger la puissance nationale, ne font que construire un édifice sur le sable mouvant. " Voilà les choses que vous auriez dû faire et celle que vous n'auriez pas dû laisser détruire ". Mais la grandeur est chose relative. Seules des entraves physiques empêchent que ces îles conservent par elles-mêmes, parmi les vastes empires du monde moderne, l'importance relative qu'elles avaient à l'époque où les autres Etats étaient moins grands avant le développement de la Russie et des Etats-Unis, avant que l'Allemagne confédérée fût entrée à pas rapides dans la voie de la prospérité et du commerce qui ont été la conséquence directe du développement de sa puissance militaire et navale. Par elles-mêmes, ces îles ne sauraient demeurer toujours une puissance de premier ordre. Mais la Grande-Bretagne peut, humainement parlant, rester toujours une puissance de premier ordre; en le faisant, elle assurera à tous les Etats qui la composent, le salut et la prospérité que, toujours humainement parlant, nulle autre cause ne pourrait leur assurer. Voilà assurément un objet qui, en raison de sa grandeur, en raison de son importance directe touchant le bien-être de nombre de générations à venir, de millions d'êtres humains, se place bien au-dessus des sujets qui servent ordinairement de thème aux discussions politiques.

Lord Milner estime que pour édifier son empire, la Grande-Bretagne a atteint la limite du fardeau qu'elle peut s'imposer. Mais, monsieur l'Orateur, cette circonstance fournit aux colonies ayant quelque souci de leur dignité l'occasion d'assumer leur part du fardeau de l'empire, de prendre leur part de la prospérité et de la gloire de l'empire et, devoir auquel elles n'entendent pas se soustraire, de courir leur part des dangers que comporte l'édification de cet empire ; elle leur permettra aussi à se mieux rendre compte de leur dignité, elle leur apprendra à mieux aimer l'empire et à se mieux pénétrer de l'influence qu'elles sont appelées à exercer sur les destinées, la prospérité et la gloire de empire, et les convaincre davantage de l'obligation où elles

se trouvent, et à laquelle elles ne songent pas à se soustraire, d'assumer leur part des risques que comporte l'édification d'un empire.

Il n'est pas utile que je m'étende sur les avantages devant découler d'une telle association qui, suivant lord Milner, assurera à jamais la suprématie de la Grande-Bretagne tant sur les mers que dans les conseils des nations. Le commerce que feront entre elles les diverses parties de l'empire lui assurera certainement la suprématie sur les mers, et cette suprématie, nulle nation ne saurait la contester à la mère patrie qui aurait dans toutes les parties de l'univers des centres d'approvisionnement, des ports ouverts seulement à ses flottes et à ses armées. De cette façon, comme l'ont fait observer lord Milner et d'autres orateurs, les relations d'un tel empire avec les nations étrangères seraient très étendues, et le danger résultant de la rivalité serait réduit à sa plus simple expression.

D'année en année, la Grande-Bretagne a dû faire face aux tentatives de gouvernements étrangers désireux de détruire ses libertés, et tous les tyrans de l'univers voient avec la plus grande inquiétude chaque nouvel effort qu'elle tente pour favoriser et développer le commerce de l'empire britannique. C'est ainsi que d'autres nations, l'Allemagne notamment, cherchent par tous les moyens possibles à susciter des embarras à la Grande-Bretagne dans le but de lui ravir son commerce. C'est une chose bien connue aussi que les efforts tentés pour démembrer l'empire proviennent du désir qu'ont certaines nations d'acquérir une partie des territoires actuellement placés sous la domination anglaise et de s'assurer ainsi de nouveaux débouchés pour leur commerce et leur industrie.

Mais s'il se formait entre la Grande-Bretagne et ses colonies une association comme celle que j'ai décrite, notre situation, comme l'ont dit le Gouverneur général et les autres orateurs qui ont traité le sujet, serait telle que rien ne pourrait plus l'effectuer. Advenant une guerre, les colonies y participeraient sans doute comme elles firent à l'occasion de la guerre sud-africaine, mais les soldats des colonies ne se sentiraient plus, comme alors, considérés plus ou moins comme des étrangers. A la faveur d'une telle association, toutes les parties intégrantes de l'empire se trouveraient sur un pied de parfaite égalité ; les fils des colonies qui seraient appelés à prendre part à la guerre ne se sentiraient plus considérés en quelque sorte comme des soldats du hasard : chacun d'eux aurait la certitude de voir redresser toute injustice dont il pourrait être victime et de n'avoir plus l'humiliation de se trouver assujetti au caprice de quelque fonctionnaire ou de quelque politicien de l'empire. Chacun aurait la certitude de compter dans le parlement impérial des représentants qui veilleraient à ce qu'on ne pût invoquer contre lui aucun préjugé ou faux sentiment et à ce que justice lui fût rendue ; il saurait que c'en serait fini une fois pour toutes de la tyrannie et des injustices qui s'exercent aujourd'hui dans le service impérial. Cela seul constituerait un progrès immense ; et, comme je l'ai déjà dit, une telle association réduirait au minimum le danger du militarisme.

J'arrive maintenant à la partie la plus intéressante peut-être de mes observations, du moins en ce qu'elles concernent le très honorable premier ministre. La dernière fois que j'eus l'avantage de traiter ce sujet, je signalai la cause de la chute de l'empire des Romains, des Perses, des Grecs et d'autres peuples puissants.

Cette cause, ai-je dit, résidait en ce que ces vastes empires n'étaient administrées que par un pouvoir central unique. Ils ignoraient absolument ce qu'est la décentralisation administrative. Les diverses parties de l'empire n'exerçaient pas le contrôle qui leur appartenait de droit. Dans chacun de ces empires, l'administration des écoles, des conseils municipaux et des provinces les plus reculées était régie par le pouvoir central. Jamais on ne songea un seul instant à s'en remettre aux intéressés du soin de gérer leurs propres affaires.

Sous le régime que je propose, chaque partie intégrante de l'empire se verrait chargée de l'administration de ses propres affaires, et le parlement impérial ne serait saisi que des seules questions concernant l'empire en général. Dans un discours dont le "Globe" de Toronto publiait le texte, le 20 février 1906, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a exposé avec beaucoup plus de bonheur que je ne saurais le faire la cause de la chute de l'empire des Grecs et des Romains. Loin de s'affaiblir, je crois que les opinions qu'il exprima alors se sont fortifiées depuis. Voici ce qu'il disait :

> L'empire britannique est synonyme de liberté. L'empire romain impliquait le despotisme, la centralisation, l'absorption de toutes les parties en une seule masse. Le jour vint où, ne pouvant plus supporter son propre poids, il tomba en ruines. L'empire britannique implique la liberté, la décentralisation et l'autonomie. Il durera et durera à jamais.

C'est en ces termes que le premier ministre s'est exprimé en cette circonstance, et je les approuve de tout cœur. Dans le temps, j'ai lu son discours avec un vif intérêt, et je le relis aujourd'hui avec un intérêt plus grand encore. Il traita la question de l'autonomie au même point de vue que moi-même. Il s'abstint soigneusement de rattacher le Canada à quelque nation en particulier, car il y a quelques années à peine, il était, tout comme ses amis politiques, prêt à nous mettre à la merci des Etats-Unis en matière commerciale, et à sacrifier ainsi entièrement l'autonomie du Canada. Mais je sais qu'il conçoit l'autonomie comme je le fais moi-même—qu'il veut l'autonomie de chacune des parties intégrantes de l'empire.

et qu'en ce qui concerne les questions d'intérêt général, ces diverses parties se constituent en une puissante union impériale. Mon très honorable ami ajoutait :

Permettez donc que je vous rappelle l'histoire de l'empire romain. Vous savez ce qu'était la ville aux Sept Collines. Cet empire embrassait l'Italie, l'Afrique septentrionale, l'Espagne, la Grèce, la Syrie, l'Egypte et l'Asie Mineure, mais vous savez que le plus grand point d'orgueil de chacun de ses citoyens était de pouvoir se dire: "Ego civis romanus sum". Depuis la chute du puissant empire des Romains, on a maintes fois tenté d'en édifier de nouveaux qui n'ont eu qu'une courte durée. De nos jours, cependant, un nouvel empire s'est élevé, qui n'est pas aussi compact que le fut l'empire de Rome, mais qui embrasse des terres et des continents dont on n'entrevoyait l'existence ni par la pensée ni par le rêve à l'époque où l'empire romain était à l'apogée de sa gloire. Et depuis les jours pompeux de la citoyenneté romaine, nul n'a de titre plus glorieux que celui qui peut se dire "Ego civis britannicus sum".

Telle est la manière de voir du premier ministre, et je crois qu'elle confirme ma proposition, savoir : qu'une association complète entre la Grande-Bretagne et ses colonies est praticable à tous égards. Que l'on me permette de citer encore d'autres paroles de mon très honorable ami relativement à l'union de la mère patrie avec ses colonies. Parlant de l'époque où, en Angleterre, certains esprits cherchaient à démembrer l'empire en laissant les colonies à leurs propres ressources, et où, dans les colonies, certains groupes estimaient que le moment était venu pour celles-ci de se séparer de la Grande-Bretagne, il a dit :

Ne permets pas, je t'en supplie, que je t'abandonne ou que je me détourne de tes pas; en quelque lieu que tu ailles, j'irai, en quelque lieu que tu demeures, je demeurerai. Ton peuple sera mon peuple et ton Dieu sera mon Dieu.

Voilà qui traduit bien le sentiment des colonies à l'égard de la mère patrie. Ce texte, je sais que le premier ministre ne l'a pas emprunté à Shakespeare, mais il n'en est pas moins très approprié. Puis, parlant du courant d'opinion favorable à l'union, il ajouta :

Au contraire, un sentiment nouveau trouve de l'écho en Grande-Bretagne, du moins au sein d'une partie importante de la population: c'est qu'il devrait exister des relations plus étroites entre la mère patrie et les colonies afin que ces dernières retirent de plus grands avantages et assument de plus grandes responsabilités. Car dans les colonies, vous le savez aussi bien que moi, mes jeunes amis, ce sentiment en faveur de l'union est aussi puissant que jamais, si toutefois il ne l'est pas davantage, uni qu'il est à l'idée de l'inaltérable autonomie des colonies.

Du premier mot au dernier, ce discours de mon très honorable ami est inspiré par le souci de rapports plus étroits entre la Grande-Bretagne et ses colonies, et fondés sur une association comme celle que j'ai décrite.

M. SAM. HUGHES.

Je regrette de n'avoir pas, comme je le désirerais, le temps de citer ici les observations faites par mon vieil ami M. Wade, de Vancouver (C.-A.), à l'occasion d'un banquet donné par le Canadian Club de cette ville à Son Excellence le Gouverneur général, observations que rapportait le "World" de Vancouver, dans son édition du 6 septembre 1906. En cette circonstance, M. Wade prononça un des plus beaux discours qu'il m'ait jamais été donné de lire. Je n'en ai pas le texte par devers moi, mais ceux qui tiennent à se renseigner sur ce sujet feront bien d'aller demander à la bibliothèque le journal qui l'a publié. Je me contenterai, pour indiquer l'orientation présente du sentiment, de rappeler les paroles prononcées par Son Excellence à la même occasion :

Je vous ferai observer que si le sentiment exprimé par votre président est largement répandu dans le pays, il ne vous reste qu'à demander à la nation anglaise de vous admettre à ses conseils; et si vous êtes prêts à assumer votre part des charges et des obligations de l'empire—je parle à mon titre de simple particulier et non en ma qualité de représentant officiel—il est certain que l'on fera le meilleur accueil à votre demande. J'ai plus d'une fois songé que si d'autres projets de fédération furent la conséquence des nécessités de l'heure, la fédération de l'empire britannique pourrait être fondée sur le respect de soi-même, et ce sentiment dont votre président s'est fait l'interprète est susceptible de devenir le principal facteur de la réalisation de ce rêve.

En une autre circonstance, à Toronto, Son Excellence prononçait les paroles suivantes, qui furent rapportées par le "News", de cette ville, dans son édition du vendredi, 30 novembre 1906 :

Messieurs, la population du Royaume-Uni a l'estimable et illustre privilège de supporter à elle seule, pour ainsi dire sans aucune aide, le fardeau de la dette résultant de l'agrandissement de la Grande-Bretagne, ainsi que de l'administration et de la défense de l'empire britannique.

Ils ne se plaindront pas si on leur permet de supporter tout le poids de ce fardeau eux-mêmes. Ils savent que ce pays ainsi que les autres nations jouissant d'un gouvernement autonome, lorsque le temps sera arrivé, assumeront leur part d'obligations envers l'empire ; ils attendront que le sentiment du respect de soi-même, qui, je crois, est l'apanage de tous ceux qui ont dans leurs veines du sang anglais, amène la formation d'une fédération impériale dans laquelle toutes les nationalités autonomes du Royaume-Uni, du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Sud-Africain s'uniront, avec des conditions égales pour tous, en une association à laquelle chacune contribuera dans une proportion équitable et juste en vue de contribuer à l'accomplissement des obligations et des responsabilités impériales.

Tel est le langage tenu par Son Excellence le Gouverneur général, qui a exprimé, je crois, le sentiment du peuple canadien. Lord Milner et sir Alfred Lyttleton avaient exprimé la même opinion. Dernièrement

encore un professeur distingué de l'université Harvard, dans un discours qu'il prononçait à Toronto, devant les membres du Canadian Club se faisait l'écho du même sentiment. Quiconque étudie attentivement cette question et s'en rapporte aux leçons de l'histoire, tout en considérant la tendance manifeste que prennent les événements, doit se convaincre que le fait le plus exceptionnel qui pourrait se produire, au point de vue de l'intérêt non seulement de l'empire britannique, mais encore de l'humanité toute entière, serait bien la consécration de ce principe de l'union entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier)—je le dis en toute sincérité—a entretenu jadis sur certaines questions des opinions qu'il a modifiées après réflexion et après étude plus complète. Je dis cela, non pas pour le discréditer dans l'opinion publique, parce que nous savons que les jeunes hommes prônent souvent des idées que l'âge et la responsabilité leur font ensuite abandonner. Si je ne me trompe, dans sa jeunesse, le premier ministre croyait que la confédération n'était pas opportune. Il a changé d'avis depuis, et j'ai cité les paroles éloquentes qu'il adressait aux étudiants de Toronto, paroles qui démontrent combien il est en faveur d'une union plus intime entre l'Angleterre et ses colonies. Il s'est opposé à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et le voici qui entreprend la construction du Grand-Tronc-Pacifique, démontrant par là qu'il a dans l'avenir du pays cette foi qui animait les auteurs de notre première ligne transcontinentale. Il a combattu la politique nationale dont il est aujourd'hui l'un des partisans les plus dévoués. Il s'est opposé à l'aide que les colonies pouvaient offrir à l'Angleterre lors de la guerre du Sud-africain. Pourtant, monsieur l'Orateur, nos soldats se sont rendus en Afrique ; je puis affirmer que le premier ministre a déclaré en ma présence qu'il désirait voir tous les jeunes gens du Canada s'instruire dans l'art militaire afin de pouvoir, si cela était nécessaire, prendre part à la défense du pays. Sur toutes ces questions, en avançant en âge et en ayant plus de responsabilité, le très honorable premier ministre a modifié ses opinions. Nous pouvons facilement comprendre qu'il suffirait d'une légère modification de ses vues pour l'amener à avoir foi dans le principe d'une union plus étroite entre la Grande-Bretagne et ses colonies. On me permettra de mentionner ici que dans la prochaine conférence coloniale, personne n'occupera une position plus en vue que celle du très honorable premier ministre du Canada. Il lui est facile aujourd'hui d'établir les larges et profondes assises d'un des plus grands empires que le monde ait jamais connus, mais qu'il verra un jour, j'en ai la certitude. Cette occasion glorieuse lui est fournie, puisqu'il peut exercer sur cette conférence une influence si dominante qu'aucun personnage qui y assistera ne pourra avoir un ascendant aussi grand.

Il peut faire adopter par les membres de cette conférence des conclusions qui serviront à la création d'un immense empire, pour le plus grand bien de l'humanité, de même qu'il pourra faire naître des idées dont l'application signifiera la désagrégation de l'empire et la perte des libertés dont l'humanité jouit aujourd'hui. On parle de la civilisation du monde. Je crois que si l'empire britannique, avec sa marine puissante et sa glorieuse armée qui ont servi à perpétuer et à étendre la liberté dans le monde entier, était désagrégé et dissout, on verrait avant longtemps le chaos et l'anarchie régner par tout l'univers ; la tyrannie serait la loi suprême et l'humanité au lieu de faire des progrès, se trouverait à rétrograder de plusieurs siècles. Voilà donc pourquoi j'insiste auprès de mon très honorable ami pour lui signaler l'importance primordiale des questions qui seront soumises à cette conférence et qui tendront toutes à la création d'un vaste empire britannique. L'octroi de la Grande Charte est considérée comme marquant une période glorieuse de l'histoire de l'Angleterre. Pourquoi ? Parce qu'elle accordait au peuple d'importantes libertés. Le peuple écossais parle encore avec joie et vénération de la victoire de Bannockburn. Pourquoi ? Parce que ce jour est écrit en lettres d'or dans l'histoire de l'affranchissement de l'Ecosse. Nos voisins des Etats-Unis célèbrent avec joie la déclaration de l'indépendance. Ils ont raison de le faire. Pourquoi ? Parce qu'alors furent jetés les fondements profonds et solides sur lesquels s'est élevée la grande et puissante république que nous voyons aujourd'hui.

Les amis des libertés britanniques se rappellent encore la Déclaration des Droits qu'ils considèrent comme constituant l'un des plus grands succès remportés en faveur du gouvernement responsable et des libertés dont nous jouisssons. Ils n'ont pas tort en cela, car depuis le jour qui a marqué ces libertés le monde a fait plus de progrès qu'il n'en avait fait dans le passé. Cette date-là doit donc marquer l'un des plus grands jours dont fasse mention l'histoire de la constitution britannique. Le peuple français se rappelle l'assemblée des Etats généraux tenue dans la dernière partie du dix-huitième siècle, car il considère que de cette réunion datent les libertés si chères à la France d'aujourd'hui. Je dis, sans crainte de me tromper, que le jour où s'accomplira l'union plus intime de la Grande-Bretagne et de ses colonies, alors que les représentants de toutes les parties de l'empire se réuniront dans un grand parlement impérial, tous jouissant des mêmes privilèges, j'affirme que ce jour-là marquera une date dans la civilisation du monde de même que dans les libertés ; cette date sera plus bril-

lante que toutes les autres dont fasse mention l'histoire du genre humain.

Personne plus que le premier ministre du Canada ne tient entre ses mains les destinées de l'empire, à l'heure qu'il est. J'espère qu'il couronnera sa carrière politique en se mettant à la tête d'un mouvement ayant pour but une union plus intime entre les différentes parties de l'empire. Nous sommes prêts à oublier tout ce qu'il a fait dans le passé, les erreurs qu'il a commises en considération du fait qu'il a adopté le principe de la politique nationale. Nous lui obéirons avec joie s'il se présente à nous avec un programme tendant à resserrer les liens qui doivent unir plus intimement la Grande-Bretagne et ses colonies. C'est lui-même qui s'écriait qu'il était préférable de pouvoir dire : Je suis un citoyen britannique, que de répéter : *Civis sum romanus.* Qu'il me permette de lui dire que s'il revient de la conférence coloniale après avoir jeté les fondements d'une union puissante et complète, ce serait encore un plus grand honneur pour lui de pouvoir dire : *Civis britannicus major sum.*

M. THOMAS CHISHOLM (Huron-est) : C'est avec le plus grand plaisir que j'appuie la motion qui vient d'être soumise par l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes).

Mon honorable ami a certainement soumis à la Chambre une question très importante et qui comprend une application plus large du principe de la confédération. Cette question est importante surtout vu la réunion des premiers ministres des différentes colonies qui doit se tenir bientôt. L'union fédérative de la Grande-Bretagne et de ses colonies signifie la continuation de la prépondérance maritime de l'Angleterre ; elle représente encore la formation d'une confédération britannique qui embrassera dans ses limites environ un quart des terres habitées du monde. Mais cette question est envisagée de façon bien différente par deux classes de citoyens. L'une ne voit presque pas d'objections et ne trouve que des avantages à ce projet, l'autre n'y voit pas d'avantages et ne rencontre que des objections. Les partisans de ce dernier système disent : Nous sommes très bien ainsi. Ils désirent adopter la politique du laissez faire. Je me rappelle, il y a de cela quarante ans passés, quand il fut question d'établir la confédération canadienne, qu'il se forma au Canada deux groupes de gens qui entretenaient des vues bien opposées sur cette question. L'un de ces groupes combattait carrément en faveur de la confédération, et le temps a démontré que ces gens-là avaient raison. L'autre groupe apercevait beaucoup de difficultés dans cette entreprise. Ceux qui le composaient avaient peur de perdre leur personnalité et leur influence : ils craignaient de voir sombrer nos institutions dans cette union des provinces. La plupart de ces gens-là se



rencontraient surtout dans la province de Québec désignée alors sous le nom de Bas-Canada. Quelques-uns consentirent à la confédération avec peur et en tremblant. Que voyons-nous aujourd'hui ? Après quarante ans de confédération, ces mêmes Canadiens-français sont aujourd'hui les maîtres de la situation ; ils peuvent en vérité imposer leur volonté politique à tout le pays. Nous constatons qu'un d'entre eux est depuis onze ans le premier ministre d'un Canada confédéré et qu'il commande à une population plus considérable que celle que comptait l'Angleterre au temps d'Henri VIII, il y a trois cents ans. Pourquoi alors ainsi que mon honorable ami le faisait remarquer, les Canadiens-français craindraient-ils de faire partie du groupe plus grand formé d'une confédération de pays. Leurs talents, leur frugalité, leur industrie et même leur éloquence innée, leur permettront d'occuper le premier rang dans toute assemblée délibérante du monde. Je suis Canadien comme eux-mêmes, ce pays est mon pays natal ; pour moi, les intérêts du Canada sont supérieurs à ceux de tout autre pays anglais, britannique ou non. Je discuterai donc cette question, en me plaçant au point de vue britannique.

Je veux signaler certaines erreurs qu'on devrait redresser et certaines difficultés qu'on devrait surmonter, et signaler les dangers qu'il faudrait éviter ainsi que les avantages qu'on pourrait obtenir. Je suis certain que cette discussion ne pourra avoir que de bons résultats, parce que la fédération ou la consolidation de la Grande-Bretagne et de ses colonies autonomes sur le principe d'une union plus étroite, ou sur une base plus raisonnable et plus convenable, constitue l'un des problèmes les plus importants de cette première partie du vingtième siècle. C'est une question qu'on ne saurait ignorer, qu'on doit étudier dans tous ses détails. Ce problème est tellement important qu'on le discute dans toutes les familles de la Grande-Bretagne et des colonies. Il éveille l'attention des peuples étrangers, et il soulève les craintes et la jalousie des ennemis de l'Angleterre dans toutes les parties du monde. Les Canadiens ont un intérêt primordial dans ce problème ; ils ne devraient pas hésiter à discuter cette question sans crainte et sur toutes ses faces.

Je viens de dire que nous devrions signaler les erreurs à réparer, les difficultés à surmonter, ainsi que les avantages à gagner. Nous devrions discuter ce sujet dans un esprit large et généreux, ayant constamment en vue le bien de notre commune patrie, oubliant toutes les petites difficultés qui pourraient exister entre nous, ne voulant recueillir aucun avantage politique de cette question. Il faudrait aussi prendre bien garde de ne pas froisser les parties intéressées. On devrait adopter une politique de conciliation, si l'on veut faire du Canada une nation grande et puissante.

A cette époque de concurrence si ardue, le secret du succès dans toutes les divisions du commerce, est l'union, l'entente, la fusion des intérêts communs. Nous trouvons ce principe appliqué dans le grand nombre de magasins à rayons, dans la fusion des intérêts des différentes compagnies de chemin de fer, dans les nombreuses formations de trusts et d'entreprises financières.

Aujourd'hui, celui qui veut entreprendre de ne compter que sur lui-même, s'expose à être jeté sur le pavé. La nation c'est la coalition des citoyens non seulement pour se défendre contre une agression étrangère, mais elle contitue encore la seule protection que le pauvre homme possède contre des trusts sans pitié, contre les compagnies qui sont à la disposition de personnes puissantes et riches. Dans l'état de choses actuel, les nations de même que les particuliers doivent compter pour assurer leur sécurité et leur prospérité sur les autres peuples qui les entourent. Nul pays ne possède toutes les ressources dont il a besoin. Ainsi que le faisait observer l'honorable député de Victoria-et-Haliburton, le Canada pourrait difficilement subvenir à ses propres besoins, de même que la Grande-Bretagne sans l'union avec ses colonies passerait au rang d'une puissance de troisième ordre. Pouvant compter sur le concours de ses colonies, elle reste encore, non seulement la nation la plus forte, la plus invincible, mais encore la plus pacifique.

Je crois encore qu'on reconnaîtra que dans l'état de choses actuel, toute alliance entre des nations intelligentes et honorables est de nature à assurer le bonheur de l'humanité, la paix et l'harmonie de l'univers. N'avons-nous donc pas le droit de conclure de tout cela que tout ce qui est de nature à resserrer les liens qui unissent la Grande-Gretagne et ses colonies aurait un résultat semblable ? Pourquoi donc n'aurions-nous pas une confédération embrassant l'Angleterre et ses colonies autonomes, une confédération anglo-saxonne qui finirait par embrasser l'univers ? Tennyson devait songer à cela quand il écrivait dans son "Locksley Hall".

> Till war drums throbbed no longer and the battle flags were furled
> In the parliament of man, the federation of the world.

Nous savons tous que Robbie Burns a dit avec cette prescience poétique et prophétique qui le distinguait :

> For a' that and a' that,
> Its comin' yet for a' that,
> That man to man the world o'er
> Shall brithers be for a' that.

Nous savons qu'un événement semblable doit certainement se produire avant que se lève ce jour glorieux et heureux ; je ne citerai pas Shakespeare comme l'a fait mon honorable ami, j'invoquerai le témoignage de la Bible, qui nous dit :

> Que les nations devront changer les épées en charrues et leurs lances en faucilles, et qu'une nation ne devrait pas tirer l'épée contre une autre, ni apprendre à se perfectionner dans l'art de la guerre.

En constatant ces avantages que nous pourrions réaliser, et en croyant que c'est là un pas de fait dans la bonne voie, je suis prêt à prôner l'union la plus complète entre la Grande-Bretagne et ses colonies. Mais encore faut-il qu'on nous traite sur un pied d'égalité, car ce serait là le principe qui devrait servir de base à cette union. En aucun sens, une colonie ne devrait être considérée comme étant un état inférieur ou subordonné. On pourrait aussi me demander d'établir comment dans l'état de choses qui existe aujourd'hui les Canadiens n'ont pas été traités avec justice ; on les a calomniés en ce qui concerne leurs relations avec l'empire. C'est là une tâche qui n'est pas bien plaisante, mais qui peut porter ses fruits ; on ne peut remédier à un mal à moins de le connaître et de le comprendre. Voilà pourquoi, avant d'entrer dans la discussion de la question principale, je m'efforcerai de simplifier les choses en signalant quelques erreurs, quelques calomnies dont nous sommes les victimes, mais qui, je le crains bien, ne sont pas comprises ici non plus que dans la mère patrie. Je ne suis pas animé par un sentiment d'acrimonie ; car j'espère plutôt qu'on trouvera le moyen de remédier au mal dont on se plaint. D'abord, on entend souvent répéter l'expression "ce n'est qu'un colon" dite sur un ton qui implique plutôt une idée d'infériorité. Le peuple anglais en général ne saurait être blâmé pour cela vu l'éducation qu'il a reçue ; élevé sous le régime féodal, il s'imagine que toutes les possessions britanniques en dehors de la Grande-Bretagne ne constituent que des domaines qui sont en vasselage vis-à-vis de cette dernière.

Ces expressions, de même que certaines autres qu'on emploie fréquemment, ont spécialement le don de déplaire à ces sujets britanniques d'au delà les mers, qui comprennent qu'ils sont les descendants de braves et intrépides Anglais qui, dans le passé, n'ont pas craint de traverser l'océan et de se créer des établissements dans les forêts les plus impénétrables mêmes. Ils savent aussi que la population actuelle de la Grande-Bretagne se compose des descendants de ces gens-là qui n'ont pas voulu s'exposer aux dangers et aux labeurs d'une vie semblable à celle dont je viens de parler.

L'idée que le peuple anglais se forme que les colonies sont inférieures et ne constituent que des états subordonnés ou tributaires, a causé du malaise dans le passé, de même qu'elle pourra être la source de difficultés à l'avenir. Les Canadiens sont prêts à sacrifier généreusement leur sang et leur argent en faveur de la Grande-Bretagne si cette dernière se trouve engagée dans une guerre juste, ou si l'intégrité de l'empire

est menacée ; mais ils veulent agir de leur propre mouvement et en toute liberté. Ils ne pourraient souffrir même la moindre apparence de coercition sous ce rapport.

Ceux d'entre nous qui visitent la mère patrie entendent souvent dire que le Canada, au point de vue de sa marine marchande, est la septième puissance du monde et qu'il a, sans qu'il lui en coûte un sou, la plus grande marine du monde pour le protéger contre les attaques de l'étranger. Nous autres, Canadiens, nous savons bien que l'Angleterre serait obligée de maintenir sa marine si le Canada devait disparaître. Nous savons que la mère patrie ne dépense pas grand argent pour protéger notre marine marchande. On ajoute encore, en causant avec les Canadiens qui se rendent en Angleterre, qu'ils devraient au moins obéir à un sentiment de convenance et de devoir, sinon de générosité et d'honneur, en acquittant une partie du fardeau qu'accable, au point de vue financier, la Grande-Bretagne qui se débat comme un Titan fatigué. On laisse entendre par là que les Canadiens dont un grand nombre vivent à des centaines de milles de l'océan, devraient payer un tribut maritime à l'Angleterre. Jusqu'à présent, nous avions toujours compris qu'un des principes fondamentaux des libertés britanniques, c'était que ceux-là qui paient les impôts et qui fournissent l'argent, doivent être consultés soit eux-mêmes, soit par leurs représentants, quand il s'agit de dépenser cet argent. D'une façon indirecte, on veut violer ce principe des libertés britanniques, en suggérant que le Canada devrait contribuer au maintien de la marine de guerre de la Grande-Bretagne, alors que nous n'avons aucun moyen d'exercer la haute main sur ces dépenses. On ajoute de plus qu'on devrait aider l'Angleterre dans toutes les guerres qu'elle ne peut éviter, et que nous devrions accomplir tout cela sans avoir le droit d'exprimer notre opinion quand il s'agira de dépenser l'argent que nous aurons fourni nous-mêmes.

Les habitants de la Grande-Bretagne s'imaginent-ils que les Canadiens vont se soumettre à un état de choses qu'il ne toléreraient pas eux-mêmes? Si les Canadiens se conduisaient ainsi, alors l'expression : " ce n'est qu'un colon " serait bien juste. La valeur de la cargaison du John Hampton n'était qu'une bagatelle, mais elle a causé une révolution. En elle-même la taxe sur le thé n'était qu'une affaire insignifiante. Elle aurait rapporté environ £3,000 sterlings par année, mais la Grande-Bretagne a dépensé £139,000,000 sterlings pour essayer d'imposer cette taxe à une population non représentée, et le résultat fut qu'elle perdit la moitié d'un continent. Il s'agit plutôt d'un principe que d'une question d'argent. Il est vrai de dire que l'Angleterre n'a plus recours aux moyens qu'elle a employés dans le cas de ses colonies des Etats-Unis, mais elle traite les Canadiens d'une façon aussi offensante pour des sujets britanniques dévoués et loyaux, surtout quand on fait allusion en termes méprisants à l'infériorité des Canadiens. Ces derniers ont prouvé à Paardeberg et sur beaucoup d'autres champs de bataille qu'il ne peut être question d'infériorité avec eux et ils sont prêts encore à en donner des preuves. Ils sont braves, généreux et loyaux; aussi ressentent-ils avec indignation les quolibets dont on les accable, en les accusant injustement d'infériorité et de manquer du sens voulu du devoir.

Mais tout cela importe peu après tout. Notre population souffre d'une plus grande injustice que je veux signaler spécialement. Quand un électeur de la Grande-Bretagne s'établit au Canada, il constate immédiatement qu'on lui retranche une grande partie des droits et des privilèges dont il jouissait en sa qualité de citoyen anglais. Lorsqu'il demeurait en Angleterre, il avait par son vote ou par celui de son représentant, le droit d'exprimer son opinion sur les questions les plus importantes de l'empire. Il en était ainsi quand il s'agissait de guerre ou de paix. Quand cet immigrant vient demeurer au Canada, il est privé de ces privilèges-là ; il n'a plus le droit d'exprimer son opinion par la voix de ses représentants dans les questions relatives à l'empire. Il s'aperçoit qu'il possède un droit de citoyen britannique, mais un droit écorché et incomplet ; que son influence politique est bornée par un horizon qu'il ne peut dépasser qu'en se servant d'un entremetteur ou d'un commissaire pour parvenir à faire entendre ses plaintes par les Communes anglaises.

Voyons, par exemple, l'injustice commise à l'égard du bétail canadien par le gouvernement anglais à propos de l'interdiction dont on a tant parlé. L'Angleterre avait parfaitement le droit de prendre cette attitude, mais encore ne devait-elle pas invoquer un mensonge pour s'excuser aux yeux de l'univers. En l'état où se trouvent les choses aujourd'hui, tous les pays du monde doivent être sous l'impression que notre bétail est malade, que nos animaux ne peuvent pas être utilisés dans l'alimentation. Cette interdiction sert aussi comme d'un avis permanent aux éleveurs des Etats-Unis et des autres pays d'éviter les produits de nos troupeaux. Nous savons bien que notre bétail n'est pas malade, que nos troupeaux sont dans les meilleures conditions de santé possibles et que toute insinuation au contraire ne repose sur aucune donnée certaine. Cette interdiction continue à donner du poids à l'histoire de nos viandes mauvaises en forçant les expéditeurs à abattre aussitôt après leur arrivée des animaux meurtris et fatigués par un rude voyage sur l'océan. Le producteur canadien n'est pas seulement traité avec injustice, mais le consommateur anglais se trouve forcé de se servir de vian-

de qu'il pourrait recevoir dans des conditions meilleures et d'une qualité supérieure si on permettait au bétail de se reposer de son voyage sur l'Atlantique avant de l'abattre. La perte que nous subissons annuellement représente des millions de dollars ; nous en subissons le contre-coup, et, cependant, nous possédons de superbes troupeaux d'animaux de races importés de pays étrangers pour des fins de production ; nous perdons le bénéfice de tout ce travail-là simplement parce que les Communes anglaises ne donnent pas au mot " protection " le sens qui lui convient. Cependant, grâce à cette inégalité qui existe entre les citoyens de l'empire, nous ne pouvons demander à nos représentants d'exposer à la Chambre des communes anglaises l'injustice que nous crée cette interdiction. Il est bien vrai de dire que nous pourrions nous adresser au Haut-commissaire du Canada à Londres, et qu'il pourrait peut-être engager un député quelconque de la Grande-Bretagne à s'occuper de cette question et à expliquer cette affaire "coloniale." Mais ce député ne connaîtrait peut-être que peu de choses se rapportant à cette question ; du reste, peu lui importera vu qu'il ne sera pas responsable envers les personnes dont il se fera le mandataire. Que diraient les citoyens de Toronto, d'Halifax ou de Montréal, s'ils apprenaient qu'ils n'ont pas le droit de se faire représenter dans notre Chambre des communes simplement parce qu'ils ont leurs conseils municipaux et un certain nombre de représentants dans leurs diverses législatures locales ?

Si on leur disait encore que pour soumettre une question à cette Chambre, il faudrait qu'ils se servent d'un coulissier ou d'un commissaire qui viendrait discuter ici leurs réclamations que penseraient-ils? L'absurdité et l'injustice d'un état de choses semblable serait pleinement établi. Et pourtant, une partie très importante et très étendue de l'empire britannique,—notre grand Canada, —est exactement placée dans cette situation en face de la plus haute législature du royaume.

Je viens de signaler quelques-unes des injustices dont nous souffrons ; je dois envisager maintenant la question à un autre point de vue. Il faut absolument apporter un remède à cet état de choses qui est loin d'être satisfaisant ; or, à mon avis, on trouverait ce remède-là dans l'établissement d'une chambre impériale élective, distincte des Communes anglaises. Un parlement impérial où les représentants des colonies pourraient se réunir sur un pied d'égalité avec les représentants de la mère patrie serait mon idéal. En discutant cette question, je devrai établir d'abord s'il est naturel que nous ayons un parlement impérial électif et une confédération de toutes les colonies de l'empire. Je répondrai d'abord en disant que si dans les questions de nature judiciaire, nous portons nos causes les plus importantes jusqu'au comité judiciaire du conseil privé, il est simplement naturel de soumettre toutes nos difficultés publiques et politiques à une législature impériale qui devra les discuter et en disposer finalement. Naturel ? Sans doute, est-ce que la nature elle-même n'est pas gouvernée par un principe comprenant une action locale qui met en branle des rouages ressemblant à notre système fédératif? On affirme que la lune a un satellite qui évolue autour d'elle et qu'elle entraîne emporté avec elle dans son évolution autour de la terre ; celle-ci évolue autour du soleil et ce dernier embrasse une sphère d'évolution plus considérable. Chacun de ces corps célestes a sa place indépendante et séparée, sans nuire à l'évolution des autres ; le résultat est l'ordre et l'harmonie. Au Canada, cette question de l'initiative locale et du partage du travail administratif est parfaite, comprise et appliquée d'après notre système de gouvernement. Nous avons d'abord nos commissaires d'écoles qui se font l'écho généralement des désirs de la population et qui accomplissent leurs devoirs fidèlement et consciencieusement. C'est là le premier chaînon de tout notre système d'administration. En second lieu viennent les conseils de township comprenant deux ou plusieurs de ces arrondissements scolaires, et le devoir de ces conseils c'est, ainsi que nous le savons tous, de s'occuper de tout ce qui se rapporte à l'entretien des chemins, des ponts, etc. Le troisième anneau de notre chaine gouvernementale comprend nos conseils de comté qui sont composés de représentants de toutes les parties du comté.

En quatrième lieu viennent nos législatures provinciales où se réunissent les représentants des différents comtés de chaque province. Enfin le cinquième chaînon de tout notre système administratif se trouve le parlement fédéral qui se compose des représentants de toutes les parties du Dominion. Si on ajoutait un parlement impérial électif composé des représentants des différentes parties de la Grande-Bretagne et de ses colonies autonomes, cela ne formerait-il pas naturellement le sixième chaînon. De plus, nous avons le tribunal de la Haye auquel peuvent s'adresser toutes les nations civilisées du monde; nous pourrions ainsi obtenir ce qu'on appelle le nombre parfait dans la représentation ; ce serait le septième chaînon naturel de tout ce système. Pourquoi un chaînon manquerait-il? Laisser de côté l'idée d'un parlement impérial revient à dire qu'il vaut aussi bien se priver du soleil dans tout le système solaire.

Certains Canadiens ont cru que si les Anglais avaient adopté les principes du gouvernement représentatif, accordant à l'Ecosse et à l'Irlande des législatures autonomes qui auraient discuté des questions d'intérêt local, alors on n'aurait pas entendu parler autant de " home rule ", de la petite Eglise libre et de la loi des terres. Il faut une autorité centrale suprême, mais cette autorité-là doit se contenter de remplir

ses fonctions naturelles ; autant que faire se peut, les questions d'intérêt local devraient être réglées par des assemblées locales élues par les intéressés eux-mêmes.

Je répète que la Grande-Bretagne et que ses colonies composent une grande famille unie par le sang, par la langue et par l'histoire. Quelques-uns des membres de cette famille ont grandi bien rapidement ; les choses ne peuvent rester en cet état ; les enfants doivent s'associer à leurs pères, ou bien ils quitteront le toit paternel pour s'occuper d'affaires pour eux-mêmes ; il est temps d'établir la maison de John Bull & Sons. Quoi de plus naturel alors que les relations du Canada avec l'empire soient par la suite des temps de moins en moins considérées comme la soumission d'un enfant et que notre pays remplisse enfin son rôle de fils aîné ? On devrait établir finalement un état de choses qui permettra au Canada de donner plus qu'il ne recevra. Il peut arriver un jour où le Canada, se rappelant les faveurs qu'il a reçues de l'Angleterre et de sa marine pourra tendre un bras fort et bien musclé pour la protection de la mère-patrie.

Quelques VOIX : Très bien ! Très bien !

M. THOMAS CHISHOLM : On a dit que lorsque le Canada et certaines autres colonies auront progressé plus rapidement que la Grande-Bretagne elle-même, la mère patrie ne pourra plus exercer l'autorité sur ses enfants, à moins d'être assistée d'un conseil de famille, soit, autrement dit, un parlement impérial électif auquel on pourra en appeler d'après les termes de la constitution. Nous savons tous que la Chambre des communes anglaise a trop d'occupation. Elle se compose de 670 membres, et elle accomplit presque tous les travaux qui, au Canada, incombent aux Communes, aux législatures provinciales, à nos conseils de comté et de township. Un parlement impérial électif simplifierait la besogne, pour le plus grand avantage du peuple anglais. Aujourd'hui, dans tout l'empire, on célèbre l' " empire day ", nous n'avons qu'un roi, qu'un trône, qu'un drapeau. Tous les sujets britanniques reconnaissent pour leur souverain, Edouard, le Pacificateur, fils de Victoria, la Bonne.

Béni soit ce grand pacificateur ! Bien qu'Edouard VII ne soit souverain de l'Empire britannique que depuis peu d'années, il a déjà honorablement et honnêtement gagné ce beau titre de pacificateur, qui sera toujours dans l'histoire inséparablement lié à son nom.

Il a commencé son règne en réussissant à mettre fin, par ses efforts personnels, au carnage et à la ruine de la guerre des Boers. Après cela, il usa de toute sa puissante influence pour empêcher ce qui aurait pu dégénérer en une autre guerre, et il a fait de la République française, autrefois hostile à l'Angleterre, l'amie et l'alliée de la Grande-Bretagne. Il a aussi gagné l'alliance et l'amitié des Etats-Unis et du Japon, et grâce à son tact et à son honnêteté à toute épreuve il s'est attiré la confiance et l'appui de toutes les nations secondaires de l'Europe. La Russie même, en proie à tant de discussions, est revenue, à l'égard de la Grande-Bretagne, de bien des préventions, et il n'est pas jusqu'au fier empereur d'Allemagne qui n'ait été forcé de reconnaître que l'Angleterre n'est pas son ennemie. Le roi Edouard VII a visité l'Irlande, où il a été loyalement reçu par toutes les classes et la population, tant protestante que catholique, et personne n'ignore aussi, je crois, que voilà déjà plusieurs mois qu'il s'efforce de constituer une Ligue de la Paix qui peut amener un désarmement général et peut-être réaliser le rêve de la paix universelle. Edouard le Pacificateur, le fils de Victoria la Bonne ! Avec Edouard VII représentant la plus haute sommité de l'empire, il est tout naturel que, de notre côté, nous mettions en œuvre tous les moyens justes et honnêtes pour réunir en un faisceau encore plus serré tous les membres de la grande famille britannique.

Laissez-moi maintenant considérer s'il peut être avantageux d'avoir un parlement impérial électif et une fédération de l'empire. Avantageux, dis-je ! La chose est certaine, car le point faible du système de défense de la Grande-Bretagne est l'incertitude de ses approvisionnements, et sans ses colonies elle perdrait l'une après l'autre ses stations d'approvisionnement de charbon, ce qui la priverait de la suprématie sur mer. Advenant une guerre, ce serait la famine et par conséquent la défaite. Le Canada peut être tout particulièrement d'un grand service à la Grande-Bretagne sous ce rapport, car il est tout probable qu'avant longtemps nous pourrons dicter nos volontés à tous les marchés de blé de l'univers. Quand la route de la baie d'Hudson sera ouverte, l'approvisionnement de la Grande-Bretagne sera chose aisément assurée, et il n'y aura plus à craindre alors que le pain se vende là-bas, en temps de guerre, à des prix de famine. Bien plus, quelques-uns des plus jeunes membres de cette Chambre verront sans doute le jour où le Canada, l'Afrique du Sud et l'Australie auront chacun, dans leurs limites respectives, une population britannique égalant, sinon même dépassant celle de la Grande-Bretagne même. Pensez donc à la puissance que pourrait représenter une semblable confédération, c'est-à-dire quatre Grandes-Bretagnes n'en formant plus qu'une seule, avec l'appui des Indes, de la Nouvelle-Zélande, de l'Egypte du Soudan et de plusieurs colonies secondaires, et avec des stations d'approvisionnement de charbon échelonnées par tout l'univers !

Pensez donc aussi aux alliés puissants qu'une semblable confédération attirerait inévitablement dans son giron, quand ce ne serait que pour des raisons égoïstes ou intéressées ! Pesez bien tout cela, et voyez aussi d'un autre côté la Grande-Bre-

tagne isolée et comptant peut-être comme ennemis quelques-unes de ses colonies actuelles. Pensez à ce que serait la Grande-Bretagne ayant perdu la suprématie des mers, et entourée de toutes parts comme une ville assiégée. Imaginez-vous tous ces milliers d'êtres humains en proie à la famine, avec tous les cataclysmes qui peuvent s'ensuivre, et il n'en faudra pas plus, j'en suis sûr, monsieur l'Orateur, pour admettre que la proposition que vient de soumettre l'honorable député de Victoria s'appuie non seulement sur des motifs de saine raison, mais en outre de nécessité, et que même il y a jusqu'à un certain point urgence pour cette fédération de l'empire.

Le second besoin à considérer c'est s'il est possible que nous réalisions cette fédération de l'empire. Je crois la chose non seulement possible, mais inévitable, pour peu que la Grande-Bretagne ne veuille pas déchoir de son rang de grande et prospère puissance. Il est certainement impossible que tant de grandes colonies se développant rapidement continuent encore bien longtemps à rester dans la situation subordonnée qu'elles occupent présentement. L'éloignement de quelques-unes de ces colonies, de la Grande-Bretagne, a toujours été le principal obstacle à cette fédération de l'empire. En réponse, je me contenterai de faire remarquer que si les transformations qui s'opèrent si rapidement dans nos modes de transport doivent continuer du même pas que dans ces dernières années, les distances, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Victoria, se trouveront pour ainsi dire annihilées. Voyez donc quels changements, depuis cinquante ans ! Voyez les changements opérés par les chemins de fer, les tunnels, les câbles océaniques, le télégraphe, le téléphone, la télégraphie sans fil, la vitesse prodigieuse des navires à turbines, et la vitesse encore plus extraordinaire atteinte par ceux qui s'attachent à résoudre le problème de la navigation aérienne. Comme on l'a dit avec vérité, les océans n'offrent pas plus, maintenant, de barrière au commerce que n'en pouvaient offrir de petits lacs dans l'ancien temps. Londres peut aujourd'hui se tenir en contact avec les Indes, la Nouvelle-Zélande, l'Australie ou le Canada aussi facilement qu'avec le pays de Galles ou le comté anglais de Cumberland il y a deux ou trois cents ans. Comme exemple typique de toutes ces transformations dans nos modes de transport, je vous dirai que quand mon père émigra d'Ecosse il y a quatre-vingts ans, il lui fallut onze semaines pour faire la traversée en Amérique. Tout récemment, mon fils fit un voyage en Europe. Il quitta son domicile, dans le comté de Huron, et se rendit en France et à Paris. De là, il passa en Angleterre, qu'il traversa jusqu'au nord après avoir passé une semaine à Londres. Il alla ensuite en Ecosse, qu'il remonta jusqu'à la région des "highlands". Enfin, il passa en Irlande et resta là plusieurs jours, et quand il fut revenu chez lui au Canada il se trouva que tout ce voyage s'était fait en onze semaines, c'est-à-dire précisément en le même espace de temps qu'il avait fallu autrefois à mon père pour traverser seulement l'océan.

Comme personne ne l'ignore, l'unification, chez les nations, a toujours suivi de près l'amélioration des communications et des modes de transport. Ce fut grâce à l'habileté des anciens marins grecs que put s'opérer l'union de plusieurs petits états de la Grèce, et que fut rendu possible le gouvernement de cette grande institution représentative, le Conseil Amphictyonique. L'ancienne Rome ne put régir son immense territoire qu'au moyen de grandes routes militaires, et en faisant appel à toute l'habileté de ses marins pour naviguer non seulement sur la Méditérannée, mais en outre sur les autres mers environnantes. L'Ecosse était autrefois divisée en une infinité de petits clans pour ainsi dire indépendants les uns des autres, qui ayant été forcés par la suite de s'initier à l'art de la navigation afin de se défendre contre les Vikings et les Normands, ne tardèrent pas à se constituer en royaume. L'Angleterre a eu son heptarchie, et l'Irlande ses différents royaumes et provinces. Il y eut aussi un temps où les Etats-Unis formaient autant de colonies isolées, et ce fut par une grande route nationale que débuta l'union. L'empire allemand vient à peine de se constituer sous sa forme actuelle. Les colonies australiennes ont formé une puissante confédération, et il n'y a enfin qu'à jeter les yeux sur notre propre Canada pour se rendre compte du degré de puissance qui peut s'ensuivre de l'union de provinces faibles et isolées. La confédération du Canada, monsieur l'Orateur, n'aurait jamais pu se faire à moins que le pacte fédéral n'eût contenu des dispositions pour l'amélioration et l'augmentation de nos modes de transport par voie de terre, le creusement de nos canaux, l'amélioration de nos voies navigables et la construction des chemins de fer Intercolonial et Pacifique-Canadien. Cette question des distances a été résolue à un tel point qu'il m'est bien inutile, je crois, d'en dire plus long pour démontrer que, sous ce rapport, il ne saurait plus y avoir d'obstacle à la confédération de l'empire.

Est-il juste, maintenant, que nous ayons un parlement impérial électif et une fédération de l'empire ? L'Anglo-Saxon, par tout l'univers, même quand il traitait avec des nations sauvages, s'est toujours fait un point d'honneur de son intégrité et de son honnêteté, et cette politique s'est poursuivie avec tant de persévérance qu'on en est arrivé à faire un proverbe de la justice et du fair-play britanniques.

Dans la fédération que nous désirons, les Canadiens ne demandent pas autre chose que cette justice et ce fair-play britanni-

ques. Pour chaque faveur que nous pourrions recevoir, nous donnerons en retour pleine valeur. Ces choses-là ne paraissent cependant pas être bien comprises par la grande masse du peuple anglais, et on en a eu un exemple lors de la dernière conférence coloniale. Quand l'Angleterre, afin de faire face aux dépenses de la guerre dans l'Afrique du Sud, eut imposé des droits sur le blé de l'étranger et des colonies, quelques Canadiens émirent l'avis de rendre notre tarif de faveur encore plus avantageux pour l'industrie anglaise afin d'engager l'Angleterre à supprimer partiellement les droits sur le grain du Canada, ce qui aurait donné à nos cultivateurs une préférence sur le marché anglais. On fit valoir alors que ce serait là un arrangement mutuellement avantageux, car le prix du pain s'en serait trouvé abaissé en Angleterre. Qu'on remarque bien que les classes pauvres, en Angleterre, auraient ainsi payé le pain moins cher et que les industriels et ouvriers du Royaume-Uni se trouvaient bénéficier directement. Nos cultivateurs se seraient vu aussi ouvrir, par cet arrangement, un marché étendu et plus sûr. Peu de temps après, le gouvernement britannique enleva les droits à la fois sur le grain de l'étranger et le grain des colonies, privant par là même nos cultivateurs d'une préférence sur le marché anglais, et les mettant sur le même pied que les cultivateurs de la Russie ou de l'Argentine. L'Angleterre avait bien le droit d'en agir ainsi, et le Canada n'a soulevé dans le temps aucune objection, pas plus qu'il ne le fait actuellement. Cependant, le brave nom du Canada fut alors traîné dans le bourbier des plus basses luttes politiques, en Angleterre, et on ouvrit contre nous toute une campagne de mensonges. On fit alors courrir le bruit que le Canada désirait l'imposition d'une taxe sur le pain du pauvre, en Angleterre, afin de mieux faire affluer l'or dans la bourse de ses cultivateurs riches et prospères. Bien entendu, tout cela était une pure infamie. Toutefois, comme nous ne jouissons pas de la plénitude des droits de tous les citoyens anglais, il nous fut impossible de faire disparaître ce malentendu par la voie de nos représentants. Assurément, alors, et quand de semblables malentendus se produisent, il ne serait que juste que nous eussions un parlement impérial électif où la voix de nos représentants pourrait se faire entendre. Assurément, les premiers principes du gouvernement responsable doivent être que ceux qui voient à l'administration de tout l'empire soient responsables vis-à-vis de tout l'empire. L'étendue de l'empire britannique est 130 fois plus considérable que celle du Royaume-Uni, et cependant, qu'on le remarque bien, ce sont les électeurs seuls du Royaume-Uni qui décident des destinées de tout l'empire. Comment s'étonner, après cela, que nos intérêts les plus vitaux et les plus importants aient été souvent sacrifiés dans le passé, comme ils pourraient l'être encore à l'avenir ?

C'est ainsi que lord Ashburton, qui n'était pas responsable envers nous, négligea d'étudier la géographie du Canada, et la conséquence fut que Daniel Webster put lui cacher l'existence d'une certaine carte, ce qui nous a donné le traité par lequel nous avons perdu l'Etat du Maine et notre débouché naturel sur l'océan. Sir Edouard Thornton, qui n'avait aucune responsabilité à notre égard, négligea d'introduire dans le traité qu'il négociait la réclamation en dommages causés par le raid fénien, ce qui fit perdre au Canada des milliers de dollars. Puis, il y a aussi l'affaire encore toute récente des frontières de l'Alaska, que vous connaissez personnellement, dans laquelle lord Alverstone, qui n'était pas responsable au peuple canadien, n'a tenu aucun compte de nos droits. Tout cela suffira, je crois, à démontrer, que le Canada ne doit plus être la victime de semblables errements.

Et puis, pourquoi l'Empire, pris en son entier, ne tirerait-il pas tout le parti possibles de ses merveilleux avantages, en mettant tous ses meilleurs hommes et ses hommes les plus sages au timon des affaires ? Quand un sujet britannique se fait naturaliser canadien et décide de se fixer au Canada, cela ne saurait l'empêcher d'aller, le cas échéant, dans l'Afrique du Sud afin de défendre la cause britannique, et peut-être aussi mourir pour cette cause. Mais, pour peu qu'il sorte sain et sauf de l'aventure, il lui sera défendu de s'élever à aucune haute position dans l'armée ou dans l'empire britannique. Il n'y a assurément aucune raison sensée qui puisse empêcher un sujet britannique, en quelque colonie lointaine qu'il soit, d'être mis à même de pouvoir aspirer à toute position dont dispose le souverain d'Angleterre, pourvu qu'il ait les talents et l'éducation voulus, et qu'il soit le titulaire le plus apte à remplir la position. L'intelligence n'est pas chose restreinte aux habitants des Iles Britanniques, et alors pourquoi un citoyen de la Nouvelle-Zélande ne serait-il pas apte à devenir l'un de ces jours le premier ministre d'un empire britannique confédéré, plutôt que de voir se réaliser la prophétie pratique de Macaulay qui nous montre des visiteurs errant, dans les âges futurs, parmi les ruines de Londres, et déplorant la chute du puissant empire qu'avait été autrefois l'empire britannique.

Je viens d'essayer de démontrer, monsieur l'Orateur, que la fédération dont je parle est chose naturelle, raisonnable, possible et juste. Pourrais-je, maintenant, émettre le vœu que tous ceux qui, en dehors de toutes attaches de partis, se rallieront à cette politique, soient connus, en lui donnant un sens nouveau et encore plus étendu, sous le nom déjà si honoré de "Loyalistes de l'Empire Uni ?"

Avant de terminer, laissez-moi dire quelques mots au sujet de la question si controversée d'un tarif de faveur.

Les Canadiens n'ont pas le droit de s'occuper de choses n'affectant que la politique du Royaume-Uni ou d'intervenir en matière de tarif britannique. Mais nous avons assurément le droit d'expliquer nos propres lois, et de signaler les avantages d'un tarif local de faveur, en vigueur au Canada depuis plusieurs années, et qui nous a donné complète satisfaction. Nous avons ici même, au Canada, un droit sur la houille, pour l'avantage de nos amis de la Nouvelle-Ecosse. Les Canadiens de l'Ouest paient un droit sur la houille, c'est-à-dire sur le combustible qu'ils consomment, et de leur côté les Canadiens de l'Est paient un droit sur la farine, c'est-à-dire sur le pain qu'ils consomment. Ainsi, les mineurs de l'Est et les cultivateurs de l'Ouest ont formé un accord sympathique pour se donner les uns aux autres une aide réelle et substantielle, bien que la Nouvelle-Ecosse soit plus rapprochée de l'Angleterre que de la région de l'Ouest d'où vient le blé, car chacun sait que 2,000 milles par eau sont bien plus aisés à franchir que la même distance par terre. Nous savons aussi qu'après avoir fait un essai complet et loyal du libre-échange, les deux partis politiques du Canada se sont ralliés à la protection, et par conséquent il ne saurait, ce semble, y avoir aucune raison qui pourrait empêcher le Canada d'avoir un tarif mutuellement avantageux avec la Grande-Bretagne. Les Canadiens sont prêts, non seulement à accorder une préférence aux produits manufacturés anglais, mais en outre à donner la préférence au surplus de population du Royaume-Uni, et à recevoir à bras ouverts ceux qui désireraient venir se fixer parmi nous. Nous voulons qu'ils restent sujets britanniques, sous le même drapeau, et qu'en acceptant des concessions gratuites dans nos fertiles territoires ils réalisent tous leurs rêves de bonheur et de prospérité. Nous voulons qu'ils produisent d'immenses quantités de blé et autres denrées pour être dirigées sur l'Angleterre, sur des navires anglais, et qui serviront à nourrir le peuple britannique. De leur côté les habitants du Royaume-Uni trouveront à s'employer dans la production d'articles manufacturés, qui fourniront des cargaisons de retour à ces mêmes navires revenant au Canada. Si la Grande-Bretagne peut conclure des traités de commerce avec des pays rivaux et étrangers, assurément elle devrait aussi pouvoir en conclure avec ses colonies. Le Canada, même comme ami et futur pouvoir maritime, vaut bien la peine qu'on en tienne compte. Le Canada est le voisin le plus rapproché de l'Angleterre, de ce côté-ci de l'Atlantique. Son territoire est aussi grand que celui de l'Europe entière, et sa population égale de près celle de l'Angleterre à l'époque de la destruction de l'Armada. La Grande-Bretagne ne devrait pas considérer les Canadiens comme des étrangers. Les exploits de ces Canadiens, qui sont allés mourir dans l'Afrique du Sud, ne devraient pas être si tôt oubliés. Nous sommes tous sujets britanniques, fermement attachés à la mère patrie, et nous devrions avoir droit à certains privilèges et avantages qui ne seraient pas refusés à des Russes ou à des Péruviens. Assurément, on devrait pouvoir conclure quelque arrangement qui serait à l'avantage des colonies, et qui en même temps empêcherait l'ouvrier anglais d'être privé de travail et de pain par la concurrence des produits à vil prix et l'abaissement des salaires dans l'Europe continentale.

Mais la richesse n'est pas tout. Quand les grandes nations d'autrefois commencèrent à adorer le veau d'or, à l'exclusion de toute autre chose, elles sonnaient le premier glas de leur ruine. La question primordiale n'est pas de savoir à quel point les finances du Canada ou de la Grande-Bretagne peuvent bénéficier d'un tarif de faveur, mais comment, par ce moyen ou par un autre, nous pouvons sauvegarder la paix, la liberté et la civilisation, et empêcher la désintégration finale de l'empire britannique.

Or, c'est à une plus haute législature que la nôtre qu'il appartient de traiter tout cela. La solution de toutes ces importantes questions peut être laissée en toute confiance à l'intelligence et à la sagesse d'un parlement impérial électif, composé de représentants venus de toutes les parties de la Grande-Bretagne et des colonies.

L'univers change rapidement d'aspect, et il en est ainsi de l'équilibre des puissances parmi les nations. Depuis vingt ou vingt-cinq ans, les Etats-Unis et le Japon ont soudainement surgi au premier rang, et cela a déplacé l'équilibre des puissances et a mis un terme à la domination de l'Europe. La Grande-Bretagne est en mesure de pouvoir bénéficier de ces changements, car avec l'appui de ses colonies et l'alliance du Japon et des Etats-Unis, la paix du monde serait assurée. Le Canada, avec une population pouvant égaler bientôt celle de la Grande-Bretagne ou du Japon, et étant situé à mi-chemin entre les deux, se trouverait par là-même assumer une importance que les Anglais les moins progressifs seraient même les premiers à saisir.

Le Canada a un passé honorable, et son avenir est plein d'espoir. Nous avons jeté les fondations d'un superbe édifice national, que nous sommes aujourd'hui occupés à construire. Les bases de cet édifice sont la liberté, la justice, l'égalité et la fraternité. C'est le sang de nos héros qui a cimenté ces premières assises, aujourd'hui solidement établies par tous ceux qui se sont noblement sacrifiés pour la couronne britannique. Les loyalistes d'autrefois quittèrent leurs luxueux foyers, aux Etats-Unis, et y laissant tout ce qu'ils possédaient ils vinrent se réfugier dans les solitudes glacées du nord, plutôt que de continuer à habiter sous un drapeau étanger. Bon nombre de Canadiens-français ont aussi alors sacrifié leur vie et leurs biens pour la

cause britannique. Les Canadiens sont fermement dévoués à la mère patrie. Ils partagent les afflictions et les joies de la Grande-Bretagne. Et si on leur donnait une voix dans les affaires de l'empire, ils assumeraient aussi gaiement leur part de fardeau de ses charges financières et autres. Ils chérissent le drapeau britannique, ce même Union Jack dont on a dit que partout où il se trouvait il devenait l'emblème du gouvernement représentatif et des droits égaux, c'est-à-dire la garantie d'un redressement légal pour tous les griefs ; dont on a dit aussi qu'il protège à la fois le château et la chaumière, et que sous son ombre les plus faibles doivent être protégés et les plus forts obéir. Les Canadiens chérissent aussi ces vieux emblèmes britanniques, la rose, le chardon et le trèfle. Mais cet amour ne saurait les empêcher de sentir qu'ils sont eux-mêmes fort bien représentés par la feuille d'érable, dont la symétrie si harmonieuse, rappelant aussi l'utilité d'un de nos arbres les plus précieux, en fait un emblème des plus appropriés à un peuple jeune, progressif et utilitaire comme le nôtre. Mes espérances, mes aspirations et ma foi en l'avenir du Canada sont si bien exprimés dans les vers qu'un de nos poètes a consacrés à la feuille d'érable que je ne puis résister au désir de vous les citer ici :

With fair French lilies, native grown,
Wreathed round its base, a floral throne
The youthful maple, crowned with green,
'Mid earth's proud emblems stands a queen,
Dispensing sweets on every hand,
Ruling through love, not by command.
More as it upward, skyward grows,
It may look down at England's rose,
Or, gazing earthward, may discern
The Scottish thistle, proudly stern;
While Erin's shamrock, tiny flower—
Fit type of beauty, not of power—
May spend, perchance, a life of grief
Beneath a single maple leaf.
The Yankee eagle's cunning eye
May see our maple tow'ring high,
And seek its friendship, be its guest,
And in its branches build her nest,
While, fleeing frightened, Russia's bear
May, in its shelter, make its lair.
Thus, friends to all, and foes to none,
May this young giant's work be done ;
And still, when stronger, bolder grown,
Give loyal love to Britain's throne.

M. CHS. R. DEVLIN (Nicolet) : J'ai bien peur, monsieur l'Orateur, d'être forcé de demander un surcroit d'indulgence à la Chambre pour me permettre de répondre à quelques-uns des arguments invoqués dans les deux discours si brillants que nous venons d'entendre. Le sujet en discussion est loin d'être nouveau. Je me rappelle fort bien que, lors de ma première apparition en Chambre il y a seize ans, ce même sujet fut présenté de temps à autre, et sous une forme ou une autre, par M. McNeil, et la discussion s'en poursuivit avec plus ou moins de succès jusqu'à ce que j'eusse quitté la Chambre en 1897. Je vois aujourd'hui, à mon retour en cette Chambre, que ce sujet nous est de nouveau présenté, et l'honorable député qui a proposé cette résolution (M. Sam. Hughes) nous assure qu'il y a aujourd'hui un sentiment prononcé en sa faveur. Eh bien, monsieur l'Orateur, je dois avouer que tel n'est pas mon avis. Il est vrai que, depuis mon retour, je n'ai pas encore beaucoup parcouru le Canada, mais là où je suis allé je puis assurer à mon honorable ami qu'il trouverait difficilement des preuves de ce qu'il avance. J'ai pris part à la campagne électorale qui s'est déroulée en septembre dernier dans le comté de Québec, et ce sujet n'a jamais même été abordé une seule fois durant les cinq semaines de cette campagne. Dans la suite, une autre élection eut lieu où j'étais suffisamment intéressé pour chercher à m'enquérir du sentiment public. Je veux parler de l'élection de Nicolet. Là, non plus, pas une seule fois ce sujet n'a été mentionné. J'ai aussi lu les discours prononcés aux élections qui ont eu lieu en d'autres provinces, et je sais que le sujet qui fait l'objet de cette proposition, et qui vient de trouver deux si éloquents et habiles défenseurs, n'a été mentionné que fort rarement. Il est possible que l'assurance contraire que nous en donne mon honorable ami (M. Sam. Hughes) était plutôt de la nature d'une prophétie, et que le jour peut arriver où le sentiment dont il parle existera réellement. Mon honorable ami s'est tourné du côté du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et, lui rappelant qu'il y aurait avant peu une conférence impériale, il lui a dit que ce serait là pour lui l'occasion de proposer l'étude de cette question. Mais mon honorable ami peut-il nous dire que le premier ministre a reçu sur ce point mandat du peuple du Canada? Il sait bien que non. La discussion de cette question n'a jamais été offerte au public et le peuple canadien ne s'est pas prononcé à son sujet. Mon honorable ami s'est plu à rappeler à la droite, en commençant son discours, ce qu'il appelle nos anciens errements. Il a dit qu'il y a eu un temps où nous étions en faveur de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis. Mais il a oublié de nous dire qu'il a lui-même appuyé des gouvernements présidés par des premiers ministres qui faisaient presque tous les ans un pélérinage à Washington pour chercher à obtenir cette réciprocité commerciale. Si ces hommes d'Etat ne commettaient alors aucune faute en agissant ainsi, pourquoi alors nous faire un tel crime d'avoir cherché à étendre les relations commerciales et à créer plus de cordialité entre le Canada et la république voisine ?

Je ne me rappelle plus lequel des deux auteurs de la motion a aussi appuyé fortement sur le fait que nous avons déjà demandé que les pouvoirs du Canada, dans la confection des traités fussent plus étendus. J'en appelle à cette Chambre pour me dire si, il y a un an ou deux, quand est venue la ques-

tion de l'Alaska, on ne s'est pas aperçu que tout se serait bien mieux passé pour nous si nous avions eu nos coudées plus franches dans le règlement de tous les démêlés pouvant surgir entre le Canada et les Etats-Unis. Je ne suis pas, monsieur l'Orateur, l'un de ceux qui croient que le Canada doit toujours être comme un enfant en lisière. Le Canada arrivera à l'âge d'homme, et je crois que ce moment arrive maintenant rapidement. Mais, dans tous les cas, et quel que soit le rôle que nous réserve l'avenir, il y a certaines questions intéressant le Canada et que les Canadiens, plus que personne autre, sont seuls aptes à traiter.

Mon honorable ami a parlé d'une armée et d'une marine. Il a dit qu'il y eut un temps où nous avions rêvé de doter le Canada d'une grande marine, et aussi, si je ne me trompe, d'une armée. J'espère que les dépenses, pour pourvoir le Canada d'une armée et d'une marine, vont se tenir dans les justes limites. Dans tous les cas, et à considérer les choses telles qu'elles sont, je crois que le Canada a déjà fourni plus que sa part de contribution à l'empire. Le Canada n'a certainement rien coûté à l'empire. Nous ne demandons rien au trésor impérial. Si on en excepte un canal ou deux, le Canada a pour ainsi dire construit, entièrement à ses frais, tout ce qui se voit ici. Nos grandes rivières ont été creusées, nos canaux construits et nos chemins de fer développés par nous-mêmes, et c'est aussi nous qui maintenons notre milice. Toutes ces contributions augmentent très considérablement la richesse de l'empire. Mon honorable ami s'est écrié qu'il était bien malheureux que nous n'eussions pas eu déjà depuis longtemps cette fédération impériale, car alors nous aurions eu des représentants dans le parlement impérial pour faire lever l'interdiction sur notre bétail. Eh bien, monsieur l'Orateur, le gouvernement canadien a un représentant à Londres, en la personne d'un homme très éminent, lord Strathcona, et ses devoirs consistent certainement à faire des représentations au gouvernement impérial dans les circonstances où le Canada peut se trouver intéressé. Pour ce qui est de cette question de l'interdiction du bétail, je me permettrai de rappeler à mon honorable ami qu'à la dernière session du parlement impérial une demande fut présentée par un Canadien, M. Thomas Greenwood, député d'York, pour la suppression de l'embargo, et que le discours qu'il prononça à cette occasion est peut-être l'un des plus brillants qu'on ait entendus durant cette session même, à Londres. Mais, dans tous les cas, nous avons là-bas, en la personne de lord Strathcona, un représentant qui, j'en suis sûr, ne laisse passer aucune occasion de servir les intérêts du Canada.

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

## Reprise de la Séance.

M. C. R. DEVLIN : Au moment où la séance était levée, j'essayais, monsieur l'Orateur, de démontrer que, dans le moment, nous ne sommes pas absolument sans représentants à Londres, et que nous pouvions nous faire entendre dans l'enceinte du parlement impérial. J'ai dit que lord Strathcona, notre haut commissaire actuel, et même ses prédécesseurs, avaient pu, en plusieurs occasions, soumettre au Colonial Office, les observations du gouvernement canadien et par conséquent du peuple canadien. Bien plus, monsieur l'Orateur, et si tout cela n'était pas suffisant, nous avons aussi l'avantage de pouvoir déléguer là-bas, en des occasions spéciales, des ministres de la couronne qui peuvent se mettre immédiatement en relation avec les ministres du gouvernement impérial ; et tout récemment encore, nous avons pu constater que les remontrances faites par cette Chambre, par le peuple canadien, au sujet d'une certaine classe d'émigrants venus de là-bas, avaient été non seulement parfaitement comprises par les autorités impériales, mais que, grâce à l'énergie déployée en cette occasion par l'honorable ministre des Postes et son sous-ministre, on ne tarda pas à remédier au grief qui avait fait l'objet de nos justes plaintes. Finalement, et comme chacun le sait, il doit y avoir bientôt, à Londres, une conférence coloniale, à laquelle prendront part les premiers ministres de toutes les parties de l'empire. Ces ministres auront là, on peut en être sûr, l'occasion de pouvoir faire connaître aux ministres du parlement impérial le sentiment du peuple canadien, ainsi que les sentiments des autres peuples représentés dans cette auguste assemblée. Mais les questions qui me venaient à tous moments sur les lèvres, en écoutant l'éloquent discours de l'honorable député de Victoria, étaient celles-ci: Où voit-on que tout n'aille pas bien au Canada? Notre prospérité laisse-t-elle à désirer? Aurions-nous, actuellement, quelque grand grief à formuler qui pourrait nous pousser à changer notre statu quo et nos conditions ? Supposons qu'il puisse être donné suite aux désirs exprimés par mon honorable ami, qu'en résulterait-il ? Il en résulterait que nous ne serions plus, là-bas, qu'une simple poignée de représentants. Il ne faut pas oublier, en effet, que la Chambre des Communes, à Londres, contient 670 membres, et qu'il serait toujours possible à la majorité venue d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande d'écraser de ses votes les représentants du Canada qui pourraient se trouver là, chaque fois que les intérêts en présence heurteraient par trop ceux de l'une ou l'autre partie.

Si mon honorable ami devenait membre du parlement impérial il s'apercevrait bien vite que les représentants de l'Ecosse sont

toujours prêts à défendre avec vigueur les intérêts de leur pays lorsqu'ils sont attaqués, de même que les députés irlandais ou les députés anglais veillent avec un soin jaloux sur les intérêts de leur patrie respective. Même si le Canada avait des représentants dans le parlement impérial, et s'il se présentait une question dans laquelle ses intérêts viendraient en conflit avec ceux de l'Angleterre, de l'Ecosse, de l'Irlande ou d'autres parties de l'empire qui auraient aussi des représentants, on nous écraserait facilement sous le poids du nombre.

M. SAM. HUGHES : Mon honorable ami (M. Devlin) me permettra sans doute de lui dire qu'il n'a pas évidemment saisi exactement le sens de mes paroles. J'ai dit que le parlement impérial projeté serait complètement distinct du parlement impérial actuel, et n'aurait pas à se mêler de ses affaires plus que le parlement canadien. Ce serait un corps nouveau s'occupant de questions impériales, et s'il en surgissait une dans laquelle les intérêts coloniaux seraient opposés à ceux de la mère-patrie, les colonies auraient presque un aussi grand nombre de représentants que la mère patrie, mais ainsi que je l'ai dit cet après-midi il n'y aurait aucun danger d'un conflit de ce genre, et ce parlement n'aurait pas six cents représentants des îles britanniques et une poignée seulement de représentants des colonies.

M. C. R. DEVLIN : Très bien. Alors d'après mon honorable ami, le nouveau parlement impérial serait une institution qui ne s'occuperait que de questions impériales. Précisément. Alors je félicite mon honorable ami de sa conversion au "home rule", car de son propre aveu, aujourd'hui dans cette Chambre, nous sommes tous deux partisans du "home rule" et j'espère qu'à partir d'aujourd'hui il en défendra les principes. Il nous a dit que le parlement impérial, qu'il propose ou voudrait voir établir ne s'occuperait que de questions impériales et non pas d'affaires locales. C'est tout simplement ce que les nationalistes irlandais de l'autre côté de l'océan demandent.

M. SAM. HUGHES : Je regrette de n'avoir pas eu l'honorable député pour appuyer ma résolution.

M. C. R. DEVLIN : L'honorable député est justement arrivé au point où je voulais le voir. En un sens, il est en faveur du " home rule ". Mais il est inutile de discuter cette question pour le moment, d'autres occasions nous en seront offertes et nous pourrons mieux la discuter. Mon honorable ami de Huron (M. Chisholm) a dit que le parlement impérial avait trop d'ouvrage à faire. Je suis de son avis. Le parlement impérial a à s'occuper des affaires de l'empire. Il est obligé de s'occuper de l'administration des Indes et de celle des Antilles. Il doit surveiller aussi ses intérêts dans l'Afrique du Sud, et s'occuper d'une manière indirecte au moins des autres parties de l'empire. A part ces grandes questions, le parlement impérial est obligé aussi de s'occuper de petits détails d'administration intérieure, tels que l'octroi de chartes à des chemins de fer électriques et de l'administration de la police dans les villes et villages. L'année dernière le conseil municipal du comté de Londres voulait établir un service d'ambulance dans la ville de Londres, analogue à celui que nous avons dans nos villes canadiennes, mais la loi l'en empêchait, et le conseil a été obligé de s'adresser au parlement impérial pour obtenir l'autorisation voulue. Bien que mon honorabel ami nous dise avoir en vue un parlement impérial qui sera de beaucoup différent du parlement impérial actuel, il ne lui suffira pas de nous convertir à son idée, il faudra qu'il convertisse ceux qui sont de l'autre côté des mers. Il ont leur parlement et je puis lui dire que dans le temps présent il y en a beaucoup qui ne veulent pas de changement.

Mais, mon honorable ami de Huron (M. Chisholm) voudrait augmenter la besogne de ce parlement justement au moment où l'homme d'Etat anglais cherche les moyens d'en alléger les travaux. Le parlement anglais a adopté des règlements pour réglementer ses débats. Mes honorables amis savent que la clôture existe maintenant dans le parlement impérial, et il arrive très souvent qu'on ne permet pas de discuter entièrement les crédits les plus ordinaires de l'administration. On vote des millions de louis sans discussion et sans examen. Mais si naturellement on établissait un nouveau parlement impérial dans le genre de celui qui est proposé par mon honorable ami de Victoria (M. S. Hughes) et par mon honorable ami de Huron (M. Chisholm), la question se présenterait alors sous un jour tout à fait différent. Je crois que si un parlement de ce genre était établi et si nous pouvions convertir à nos vues sur cette question la population du Canada et celle de l'Angleterre et de l'Irlande, nous aurions tort de traiter la question à la légère. Je concède ce point à mon honorable ami, mais le problème qui se présente est immense et complexe, il est de solution très difficile. Non seulement la population d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande devra être consultée, mais aussi celle de l'Australie et de l'Afrique du Sud, de même que toutes les colonies. Il n'y a pas à se cacher, monsieur l'Orateur, que la tendance aujourd'hui dans toutes les parties de l'empire n'est pas en faveur de l'esprit de cette résolution, mais j'ose dire qu'elle y est plutôt opposée. Prenons le Canada, par exemple. Nous nous rappelons tous les troubles de 1837-38 et nous savons avec quelle ardeur nos pères ont à cette époque demandé l'établissement du gouvernement responsable. Nous connaissons les sacrifices qu'ils ont faits, nous savons qu'ils ont sacrifié leur vie pour ob-

tenir précisément les libertés dont nous jouissons aujourd'hui, et je dis que nous ne devrions pas nous hâter de sacrifier aucun des droits, privilèges ou libertés dont nous jouissons, et je crains fort qu'une partie de la politique de mon honorable ami aurait cet effet. On vient justement d'adopter dans l'Afrique du Sud, un bill établissant le gouvernement responsable. L'honorable député ira-t-il en Australie demander à la population de ce pays si elle est disposée à aller aussi loin que sa résolution le propose ? Je crois que la réponse serait absolument défavorable. Mon honorable ami nous a cité aujourd'hui une phrase latine et je veux lui en citer une autre, et celle qui s'applique le mieux à ce sujet est la suivante "Festina lente". Hâtons-nous lentement. Nous apprécions les libertés dont nous jouissons, nous en sommes fiers et nous devons les conserver avec un soin jaloux. Je sais que le but de mon honorable ami est de solidifier l'empire, mais je crois que l'exécution de son plan le renverserait plutôt, spécialement plusieurs parties de cet empire qui nous sont très chères.

J'avoue, monsieur l'Orateur, que je n'ai jamais été impérialiste, que je n'ai jamais eu beaucoup de confiance dans les doctrines de l'impérialisme et du militarisme, et maintenant que j'ai vu quelques-unes de ces doctrines mises en pratique, j'y ai moins de confiance que jamais surtout dans les doctrines du genre que favorise nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre. Ces doctrines ont conduit aux guerres, à la destruction et au renversement du bonheur des nations. Mais, monsieur l'Orateur, tous nos efforts devraient tendre à édifier notre pays par d'autres méthodes que la guerre. Nous devrions chercher à faire du Canada un pays heureux et le meilleur moyen d'y parvenir est d'aider aux grandes entreprises qui sont à notre portée et de cette manière aider au développement de notre immense héritage et de donner le bonheur et la prospérité à la nation.

Je sais que l'honorable député nous a offert un habillement neuf—non un vieil habillement, le même qui nous a été présenté en 1891, en 1892, et qu'il nous offre de nouveau aujourd'hui. Je veux examiner cet habillement avant de l'acheter, et je crois que le prix que nous serions obligés de payer serait trop élevé. Je demande si le pays serait prêt à payer le prix que comporterait cette union. Nous ne devons pas perdre de vue, monsieur l'Orateur, que le budget impérial est de $750,000,000 par année et que $400,000,000 de cette somme immense va au mainteien et à l'entretien de l'armée et de la marine. Le Canada est-il prêt à payer sa part de cette somme ainsi qu'il y serait obligé si la politique résultant de cette résolution était adoptée ? je doute fort que l'honorable député lui-même accepterait toutes les conséquences de sa résolution. En outre, cette société nous obligerait à prendre part à des guerres qui auraient peu d'intérêt pour nous, puis dans des questions de tarif, comment pourrions-nous concilier les vues des différentes parties du nouvel empire que l'on veut édifier ?

Mon honorable ami est un protectionniste dans le sens le plus complet du mot. Il sait parfaitement qu'il est protectionniste, et croit-il qu'il serait écouté en Angleterre aujourd'hui s'il prêchait la protection ? Supposons maintenant qu'il soit membre de ce nouveau parlement impérial ; supposons qu'il développe devant les représentants de l'Angleterre, de l'Ecosse et d'Irlande ses principes protectionnistes. Croit-il qu'ils seront approuvés ? La situation du Canada est absolument différente de celle de l'Angleterre, et l'honorable député le sait parfaitement bien. Un des honorables députés qui ont proposé cette résolution, je ne sais lequel des deux auteurs, peut-être M. Chisholm, qui a fait un très éloquent et très brillant discours a parlé en faveur de la préférence et a essayé de nous faire voir les immenses avantages que nous retirerions d'un traitement de faveur sur le marché anglais. Il n'y a aucun doute que ce serait une chose excellente, mais la difficulté est que la population de l'Angleterre n'est pas en faveur de cette politique, et mon honorable ami, au lieu d'essayer de nous convertir, devrait traverser l'océan et essayer de convertir ceux qui ne pensent pas comme lui. Le peuple d'Angleterre a eu occasion, encore tout récemment, dans le mois de janvier dernier, de faire savoir ce qu'il pensait de cette question importante. Je me rappelle les événements. Je me rappelle le parlement impérial tel qu'il était composé il y a un an. Il y avait alors à la tête du pays probablement le gouvernement le plus fort qui ait jamais existé dans le monde. Un parti dont le chef était l'honorable M. Balfour, mais qui était dirigé surtout par M. Chamberlain. Ce gouvernement recevait l'appui d'un très grand nombre des partisans de M. Chamberlain dans la chambre. A cette époque ce dernier commença à prôner des idées dans le genre de celles que l'on nous offre aujourd'hui. Les auteurs de la motion, mes honorables amis savent que le peuple en Angleterre s'est prononcé contre cette politique à la dernière élection : le parti qui la favorisait a été mis en pièces et aujourd'hui il se trouve avec une minorité impuissante dans le parlement impérial.

Je veux m'abstenir de parler de la question soulevée par l'honorable député de Victoria (M. Sam. Hughes) lorsqu'il a cité un extrait d'un discours prononcé par Son Excellence. Je suis un grand admirateur de Son Excellence. Je ne crois pas que nous devrions citer dans cette Chambre des discours prononcés par Son Excellence pas plus qu'on ne doit le faire dans le parlement impérial au sujet de discours qui sont supposés représenter les vues du Roi sur

une question politique. Mais lorsque l'honorable député a cité lord Milner comme une autorité sur la question, il aurait pu tout aussi bien citer M. Chamberlain ou sir Charles Tupper. Il est naturel que lord Milner exprime les mêmes opinions que l'honorable député de Victoria car c'est la politique qu'il préconise et pour laquelle il combat. Lord Milner n'est pas la seule autorité que mon honorable ami aurait pu citer. Pourquoi ne parle-t-il pas du premier ministre de l'Angleterre, de M. Asquith, le chancelier de l'Echiquier ? Ce sont eux qui gouvernent l'Angleterre aujourd'hui et mon honorable ami (M. Hughes) dira-t-il que le premier ministre d'Angleterre et le chancelier de l'Echiquier se sont engagés de quelque manière à faire prévaloir la politique de protection ou de préférence? Mon honorable ami pourrait tout aussi bien essayer de construire un chemin de fer allant vers la lune que d'espérer amener le gouvernement actuel de la Grande-Bretagne à partager ses vues.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député (M. Devlin) niera-t-il que les esprits dirigeants du présent cabinet en Angleterre, ceux qui ont la confiance du pays, les Grey, Haldane et Elgin ne sont pas en faveur de la politique exposée dans cette résolution? L'honorable député (M. Devlin) n'oserait pas le nier.

M. C. R. DEVLIN : Je puis dire à mon honorable ami que le gouvernement actuel ne resterait pas cinq minutes au pouvoir s'il proclamait des idées telles que celles qu'il défend lui-même au sujet de la préférence et de la protection. Le libre-échange est la politique du gouvernement anglais, et les membres de ce gouvernement sont obligés d'accepter le programme politique tracé par le premier ministre ou de s'en aller. Je ne crois pas que le moment soit opportun pour discuter cette question. Le gouvernement anglais a beaucoup de questions à régler présentement. Aujourd'hui l'attention du gouvernement impérial est toute prise par l'étude de la question importante de l'éducation. Il a aussi à étudier les problèmes ouvriers et à les résoudre. Les affaires de l'Afrique du Sud prennent une grande partie de son temps, s'il plaît à Dieu, il aura aussi à s'occuper de la question irlandaise bientôt. Il n'y a pas que ces questions devant le parlement ; nous savons qu'un conflit très sérieux menace d'éclater entre la Chambre des communes et celle des lords, et il serait déraisonnable et injuste de notre part de nous présenter dans le moment avec cette question devant le parlement impérial. Mon honorable ami et moi nous ne nous accordons que sur un seul point. Il semble avoir grande confiance dans le premier ministre du Canada, car il nous a dit qu'il était convaincu que lorsqu'il irait à Londres prendre part à la conférence impériale, il ferait son devoir. Je suis du même avis que mon honorable ami. J'ai confiance



que l'honorable premier ministre fera son devoir. Il est déjà allé en Angleterre et nous savons tous que le résultat de sa visite a été de faire grandir le Canada davantage dans l'estime de la Grande-Bretagne. Depuis ce temps-là, nous sommes mieux connus par la mère patrie. On se rend mieux compte de notre esprit d'entreprise, de notre énergie et de notre patriotisme : et la population de l'Angleterre porte un intérêt plus profond aux affaires du Canada qu'elle n'en a jamais porté depuis que le Canada est devenu colonie anglaise. On nous a parlé ce soir du patriotisme du citoyen romain, et de la dignité et du respect que commande le citoyen anglais, mais monsieur l'Orateur, et c'est là mon dernier mot, je sais que lorsque le chef du gouvernement canadien traversera les mers pour aller prendre part à la conférence, il se rappellera une chose et pour cela il n'a pas besoin des conseils de mon honorable ami ou de moi-même. Il se rappellera surtout que comme champion du Canada il est plus grand encore qu'un citoyen romain ou un sujet anglais et qu'il est Canadien d'abord ensuite et toujours.

M. E. D. SMITH (Wenthworth) : Comme la Chambre ne doit pas voter sur cette résolution ce soir, je crois devoir me lever pour dire que j'approuverais un projet quelconque qui aurait pour but de cimenter davantage la solidarité entre les différentes parties de l'empire britannique.

Qu'il s'agisse du plan que l'on nous propose maintenant ou d'un autre, je crois que le temps est arrivé d'en faire une discussion pratique et non théorique dans notre pays et dans les autres colonies anglaises. Les seuls liens qui unissent aujourd'hui l'empire anglais sont des liens de sentiments, et bien que quelquefois ces liens soient sous certains rapports plus forts que d'autres, je prétends qu'ils ne suffisent pas à faire un empire fort et uni tel que tout véritable Canadien désirerait le voir. Si l'on nous demandait aujourd'hui quel rôle les colonies joueraient dans un grand conflit qui pourrait surgir au sein de l'empire, personne ne pourrait le dire. Et dans l'état actuel des choses, l'Angleterre ne peut compter que sur l'appui volontaire des colonies, et bien qu'un appui de ce genre soit peut-être plus patriotique, nous n'avons cependant pas d'exemple dans l'histoire du monde qu'il ait suffit seul à aucune nation. Dans la guerre civile des Etats-Unis, dans chaque guerre qu'une grande nation a entreprise elle a dû s'appuyer sur d'autres soutiens que le service volontaire. Si l'empire se trouvait aujourd'hui dans l'obligation de se défendre contre une attaque étrangère, il n'aurait que l'appui volontaire des colonies qui, dans le commencement, pourrait être prompt mais qui en fin de compte ne serait pas suffisant. L'honorable député de Nicolet (M. Devlin) a donné quelques raisons à l'encontre de la fédé-

ration du Canada avec l'empire. Lorsque j'ai entendu l'éloquent discours de l'honorable député de Huron (M. Chisholm), discours que tous les journaux du pays devraient reproduire en entier, tellement il était à propos, j'ai pensé qu'il n'y aurait peut-être personne dans cette chambre disposé à combattre la résolution qui aurait pu être retirée après discussion. Mais j'avais oublié que l'honorable député de Nicolet (M. Devlin), autrefois député de Galway avait un siège dans cette chambre et habitué comme il l'était à tordre la queue du lion, il ne pouvait laisser passer cette occasion de lui donner une autre petite torsion. De quels arguments s'est-il servi ? Il a dit d'abord que notre pays arrivait à l'âge viril et devenait influent et fort. J'aurais cru alors que c'était une raison de plus pour nous engager à faire quelque chose pour la défense de ce grand empire. Si l'on ne peut se servir de cette raison dans ce sens-là il faut l'employer en faveur de l'indépendance du Canada. Je ne sais pas s'il est préparé à cette solution, mais c'est la conclusion que je tire du discours qu'il a fait. Pour ma part, je crois que puisque nous sommes arrivés à l'âge viril, nous devons faire notre part dans la défense de l'empire. Lorsque nous étions jeunes et n'occupions dans l'empire que la place d'un enfant, on ne pouvait nous demander de contribuer quelque chose à sa défense, mais maintenant que nous sommes devenus des hommes, nous ne pouvons certainement pas continuellement rester dans la position humiliante de nous reposer entièrement sur la force de l'Angleterre pour notre existence et ne rien faire pour augmenter cette puissance.

Mon honorable ami est allé plus loin. Il a demandé ce que nous devions à l'Angleterre ? Nous ne lui devions rien, dit-il, et nous ne sommes pas tenus de l'aider en aucune manière. Je diffère complètement d'avis avec mon honorable ami.

M. C. R. DEVLIN : Je demande pardon à mon honorable ami. Il me fait dire des choses que je n'ai jamais dites.

M. E. D. SMITH : Si l'honorable député ne prend pas cette attitude. . .

M. C. R. DEVLIN : Il n'est pas question d'attitude, mais je m'oppose à ce que vous me fassiez dire des choses que je n'ai pas dites.

M. E. D. SMITH : L'honorable député a certainement donné à entendre à la Chambre que le Canada ne devait rien à la couronne d'Angleterre, et conséquemment que nous ne sommes pas obligés de contribuer en quelque manière que ce soit à la défense de l'empire anglais. Je ne me rappelle pas exactement les paroles dont il s'est servi, mais c'est le sens que j'ai donné à son discours, et je maintiens mes prétentions. Il doit se rappeler que durant la guerre de 1812-15 le Canada aurait pu passer sous le drapeau américain et que nous ferions aujourd'hui partie de la république voisine si ce n'eut été des soldats anglais.

M. BERGERON : Et des Canadiens-français à Châteauguay.

M. E. D. SMITH : Oui et dans beaucoup d'autres occasions. Tous ceux qui ont un peu lu l'histoire savent que si nous sommes aujourd'hui une nation, cela est dû au fait que nous avions pour nous protéger dans les disputes et différends qui ont pu surgir, le pouvoir de l'Angleterre derrière nous. L'honorable député de Nicolet (M. Devlin) a dit que nous avons fait notre grande part dans l'empire en construisant des chemins de fer et des canaux. Mais le Mexique a aussi construit des chemins de fer et des canaux et tous les pays au monde ont fait de même, mais ils n'ont pas fait cela pour l'avantage de l'empire anglais. Ils l'ont fait pour eux-mêmes, et si le Canada a construit des chemins de fer et des canaux et a pour cela dépensé son argent avec largesse, nous l'avons fait en vue de notre propre avantage et non pas de celui de l'Angleterre. Lorsque nous dépensions ces sommes considérables nous ne prétendions pas venir en aide à la puissance de l'Angleterre mais maintenant que nous sommes arrivés à l'âge viril, nous devrions lui donner un certain appui. Il n'est pas nécessaire, ainsi que l'a dit l'honorable député de Nicolet, (M. Devlin) de nous cotiser d'une somme fixe par tête dans la même proportion que le fait le contribuable anglais, mais on pourrait trouver quelque moyen de fournir une contribution équitable. L'honorable député qui a proposé cette résolution (M. S. Hughes) ne nous a pas demandé d'adopter un plan tout tracé d'avance, mais il a dit que si les représentants des colonies et de la mère patrie se réunissaient, ils pourraient facilement trouver un moyen qui serait acceptable à tout le monde. Parce que chaque contribuable anglais paie dix dollars par année pour le maintien de l'armée et de la marine, il ne s'ensuit pas que l'on doit demander à chaque contribuable canadien de fournir la même somme, mais nous devrions certainement avoir dans le parlement impérial une représentation proportionnée à la contribution que nous fournirions. Personne ne propose ou ne demande que nous donnions plus qu'en proportion de notre représentation dans les conseils de l'empire. Très souvent nous avons entendu des honorables membres de cette Chambre et des orateurs du dehors combattre cette proposition. Mais quel est leur principal argument ? Ils ont toujours prétendu que l'un des principes cardinaux de tout pays anglais était qu'il ne devait pas y avoir d'impôts sans représentation, et que ce principe serait violé dans le cas de la fédération de l'empire anglais. Cet argument cependant porte à faux, du moment que les colonies auront une représentation adéquate et proportionnée dans

les conseils de l'empire. Je dois aussi protester contre ce que mon honorable ami de Huron (M. Chisholm) a dit. Il a prétendu que l'Angleterre avait certaines raisons de se plaindre parce que le Canada ne contribuait pas à la défense de l'empire. Je suis de son avis et il y a des murmures de mécontentement parce que nous jouissons de tous les avantages de la protection de l'Angleterre et que nous ne contribuons en rien au coût de cette protection. Mais je n'ai jamais entendu personne dire que nous devrions contribuer pour un dollar sans être représenté. Je ne crois pas qu'aucun homme d'Etat anglais ou aucun personnage public qui ait discuté cette question en Angleterre, ait jamais proposé que le Canada devrait fournir sa part dans la défense de l'empire sans être représenté. Il ne paraît pas y avoir de dissentiment sur ce point, et alors une des grandes objections à ce projet disparaît.

L'honorable député (M. Devlin)) a dit qu'il y avait des sujets que le Canada devait discuter seul avec les autres nations. Je suis de son avis. Il y a des sujets dans lesquels nous sommes les premiers intéressés et qu'il nous appartient de discuter. Mais à quoi nous servirait de discuter et négocier avec une grande nation, les Etats-Unis, par exemple, si nous n'avions pas pour nous appuyer une puissance forte avec nous. A quoi servirait la discussion ? Le résultat serait probablement comme celui que nous avons vu lors de la discussion entre les Etats-Unis et le Mexique lorsque la moitié de ce pays a été englobée par la république américaine. Plusieurs d'entre nous ont été témoins de cet événement. Nous nous trouverions dans la position des plus petites nations de l'Europe dans la discussion de tout sujet avec une grande nation, à moins d'être en mesure de défendre jusqu'à un certain point du moins l'attitude que nous prendrions.

L'argumentation de l'honorable député (M. Devlin) et de ceux qui s'opposent à la fédération de l'empire, tend à l'une des trois alternatives suivantes: rester dans l'état actuel qui est humiliant; nous proclamer indépendants ou nous annexer à la grande république voisine. Or supposons que l'on adopte la dernière éventualité. En quelle situation nous trouverions-nous au point de vue du maintien d'une marine et d'une armée, car c'est là la plus forte objection que l'on soulève contre le projet de fédération de l'empire. On ne veut pas de taxe pour le maintien d'une armée ou d'une marine. Aujourd'hui, nous dépensons environ 75c. par tête de la population pour l'entretien de notre armée, et nous n'avons pas de marine. Si nous nous annexions aux Etats-Unis nous serions obligés de fournir notre part pour l'armée et la marine qui est aujourd'hui aux Etat-Unis d'environ $5 par tête. De sorte que sous ce rapport, nous serions dans une position pire que nous serions avec un projet quelconque de fédération anglaise,



car je prétends qu'il ne serait pas nécessaire de demander au Canada et que l'Angleterre ne songerait pas non plus à demander au Canada de se taxer de tant de dollars par tête suivant sa population. L'Angleterre tiendrait compte du fait que nous sommes un jeune pays qui a encore de grands travaux à exécuter pour parvenir à son plein développement et que nous avons besoin pour cela d'une proportion beaucoup plus grande de nos revenus qu'un vieux pays comme l'Angleterre. Et quelle serait notre situation si nous devenions une nation indépendante ? Je ne connais pas de nation qui en proportion de sa population ne dépense pas beaucoup plus d'argent que nous pour les fins militaires. Chaque petite république, chaque petite nation dans le monde est obligée de maintenir une espèce d'armée ou de marine, et si nous étions obligés d'entretenir nous-mêmes une armée et une marine en proportion de notre richesse et de notre commerce, spécialement du commerce océanique, ce qui fait généralement, je crois, la base et la défense d'un pays, nous devrions savoir que nous serions obligés de dépenser beaucoup plus d'argent que dans tout plan de fédération impériale pratique que nous serions appelés à payer.

Il y a tant à dire sur cette question, elle est si vaste que je ne crois pas que nous devrions l'abandonner, mais que la discussion doit s'en continuer. On a dit souvent que cette question était peu discutée. Mon honorable ami de Nicolet (M. Devlin) a dit qu'il n'en avait pas entendu parler dans le comté de Nicolet ou dans le comté de Québec, et qu'aucun des deux partis politiques ne l'avait inscrite sur son programme. Je l'espère bien, car c'est une grande question nationale et je ne crois pas qu'il y aurait un seul sujet Canadien-anglais qui la combattrait. Je puis dire à l'honorable déjputé (M. C. R. Devlin) que j'ai entendu discuter la question très souvent dans les comtés de l'ouest du pays et toujours de la manière la plus favorable possible, et je crois que si la question était discutée à fond et exposée sous tous ses côtés franchement et carrément devant le public, une très grande majorité de la population approuverait un projet semblable. Car c'est un projet équitable, honnête, juste, un projet qui nous mettra en mesure de fournir une part, tout au moins celle que nous devrions accorder pour la défense nationale sur laquelle nous avons compté et devons compter jusqu'à ce que, ainsi que l'a dit mon honorable ami de Huron-est (M. Chisholm) l'on ait tranformé les épées en charrues. Nous croyons que ce jour arrivera, mais nous comprenons qu'il n'est pas très proche. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) nous a dit l'autre jour qu'il ne croyait pas qu'une guerre pouvait surgir entre le Canada et la grande république voisine. Je crois que l'honorable premier ministre a raison.

Nous espérons que cette guerre ne se déclarera jamais. Nous croyons que le jour n'est pas éloigné où les grandes nations ne s'entretueront plus. Mais d'ici là, comme on l'a souvent répété, l'assurance la plus parfaite de maintien de la paix est la préparation constante à la guerre. Ne comptons pas sur la paix si nous ne sommes pas préparés à la guerre. C'est pourquoi la nation anglaise est obligée de maintenir une puissante armée et une puissante marine en activité de service ; c'est pourquoi le contribuable anglais gémit sous le fardeau de l'impôt qu'il est tenu de payer pour maintenir les forts armements qui sont la garantie de la prépondérance de l'Angleterre parmi les nations du globe. Je dis donc que cette question est du domaine de la pratique, et que nous devrions nous occuper sérieusement au Canada de contribuer en quelque façon à la défense commune. Mais, je le répète, personne ne songe à contribuer à cette défense à moins d'avoir voix dans les conseils de l'empire.

M. MACLEAN (York-sud) : Voici un sujet qui en vaut la peine, et je regrette de ne pas avoir l'éloquence des honorables députés qui ont proposé et appuyé cette résolution et de ceux qui leur ont succédé pour pouvoir en parler comme je l'aimerais. Mais j'ai une opinion à exprimer qui peut se résumer en bien peu de mots. Je suis de ceux qui veulent le Canada d'abord et l'empire ensuite. Cette parole est l'expression de ma croyance politique sur cette question. A mon sens, le Canada devrait pouvoir faire sa propre constitution basée sur les droits que le traité de Québec confère au Bas-Canada. Le Canada doit pouvoir juger toutes ses causes en dernier ressort dans ses propres tribunaux. Le Canada doit pouvoir établir sa propre citoyenneté. Le Canada doit pouvoir conclure ses propres traités et, lorsqu'il y aura lieu, le Canada devra pouvoir nommer son propre premier magistrat, roi ou président. Je n'hésite pas à poser ces doctrines en principe relativement à l'avenir du Canada et à ses relations futures avec l'empire. Le Canada doit continuer fermement, comme il a commencé, à travailler à devenir une nation et il ne doit pas craindre de songer à sa propre défense, à ses propres soldats, à sa propre marine de guerre. Si, comme nation, nous avons atteint l'âge viril, ainsi que l'a dit l'honorable député de Nicolet (M. Devlin), nous devons prendre les responsabilités d'une nation libre et nous ne saurions être ni libres ni une nation si nous ne sommes prêts à nous suffire à nous-mêmes en face de tous les événements. Plus nous serons remplis du sentiment de notre virilité nationale et de notre force, plus nous serons préparés à assumer les responsabilités de l'empire. En attendant que la nécessité de ces dernières vienne s'imposer, continuons à maintenir, à affermir et à fortifier notre nationalité, et soyons prêts à la défendre. J'ai toujours soutenu que ceux-là ont une conception plus claire des responsabilités de l'empire qui prennent part au mouvement impérialiste plutôt comme spectateurs que comme acteurs, car beaucoup de ces derniers tombent dans une espèce de léthargie qui les empêchent de se rendre compte de la gravité de la situation. Et tant que les acteurs dans ce mouvement impérialiste ne seront pas prêts à aborder le sujet, nous devons conduire nous-mêmes notre destinée au meilleur de notre habileté. Quand ils seront prêts à discuter avec nous la consolidation de l'empire, ils nous trouveront prêts à la discussion. Notre premier souci comme Canadiens est de connaître notre position sur le continent. Nous devons soutenir notre rang et trouver moyen de l'affirmer. Nous devons avant tout conserver ce que nous avons et maintenir le lien que nous possédons entre les continents d'Europe et d'Asie. Nos voisins américains sont décidés à avoir la route de l'isthme et resteront les maîtres de cette partie du continent, surtout dans le voisinage de l'isthme et du golfe du Mexique.

Puisque nous avons commencé à nous créer une position sur le continent d'Amérique nous devons continuer à assumer les responsabilités d'une nation. Mais nous devons pouvoir nous défendre ; nous devons avoir un commencement d'armée, les rudiments d'une flotte de guerre. Ces obligations nous sont dévolues tant que notre position dans l'empire ne sera pas définie. Traitons avec la mère patrie en égaux, en associés, si vous voulez. Je ne veux pas que le Canada occupe un rang inférieur dans ces négociations. Plus vite nous aurons affirmé notre égalité dans la discussion de ces questions, mieux ce sera pour nous je ne vois pas poindre encore comme les honorables députés qui ont proposé et appuyé cette résolution, la possibilité d'un parlement impérial. Il y eut un temps ou des hommes politiques canadiens prônaient la création d'un zollverein anglais, mais je propose, moi, l'échange fréquent de négociations entre la mère patrie et ses états. Ces négociations doivent être conduites entre les gouvernements de ces grands états, sur un pied d'égalité, plutôt que par un parlement où seront représentées toutes les parties de l'empire. Ce grand parlement impérial sera peut-être un jour un fait accompli mais la réalisation m'en paraît encore bien éloignée. Mais je vois, par contre, se poursuivre les négociations entre tous les états de l'empire d'égal à égal, désireux chacun de contribuer sa quote-part, quelle qu'elle soit, pour arriver au but commun qui aura été déterminé.

Une conférence sera tenue bientôt à laquelle seront discutées ces questions importantes. Notre premier ministre est chargé d'y aller représenter le Canada et d'y exprimer les opinions des Canadiens sur la consolidation de l'empire. Il emportera avec lui les meilleurs souhaits de tous les Canadiens. Nous voulons qu'il y expose et dé-

fende notre opinion, et cette opinion, pour tous les Canadiens se résume à ces mots : Le Canada d'abord, l'empire ensuite. Ou en d'autres termes, beaucoup de Canadiens sont en faveur de l'empire, mais tous les Canadiens sont en faveur du Canada d'abord. Pas un Canadien ne craint l'avenir, pas un Canadien ne craint d'affirmer que son premier devoir est de maintenir l'intégrité du Canada et de l'affermir, puis ensuite de conserver la position du Canada sur le continent et d'agrandir son influence. Je suis fier qu'on ait provoqué ce débat ; j'ai écouté avec plaisir les discours et j'espère qu'il en découlera beaucoup de bien et qu'il donnera lieu à de plus amples discussions dans le pays.

On découvrira un jour quelque solution pour déterminer les relations entre la mère patrie et ses états dans l'empire. Il est étrange de voir citer dans les journaux canadiens le journal anglais le plus conservateur le " Saturday Review " qui aurait déclaré que le Canada doit conclure ses traités lui-même et n'en pas embarrasser l'empire. Je partage cette opinion. Je suis tout disposé à assumer ces responsabilités, et plus nous affirmerons ce principe à la Chambre, plus nous réglerons nos propres affaires, plus nous serons respectés dans l'empire et plus nous aurons d'influence lorsque le jour viendra d'effectuer une solution quelconque pour la consolidation de l'empire.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : La seule excuse pour me justifier d'infliger mes remarques à la Chambre est la même qu'a donnée l'honorable député de Wentworth (M. E. D. Smith) c'est-à-dire que l'auteur de cette résolution a signifié son intention de ne pas la soumettre aux voix, car autrement, j'aurais été obligé de m'abstenir de voter. Mais, ayant entendu le discours de l'honorable député du parlement anglais qui est venu récemment se joindre à nous (M. C. Devlin) je sens le besoin de donner mon opinion brièvement à la Chambre. Je ne veux pas m'attacher à aucune interprétation étroite du texte de cette résolution, ni ne veux approuver aucun des projets que l'auteur lui-même a proposés. La résolution embrasse un champ assez vaste pour comprendre un conseil de l'empire ou un parlement impérial ou une conférence impériale ou tout ce qu'il nous plaira. Je ne discuterai ni l'une ni l'autre des formes que prendra ce conseil impérial.

Un homme d'état libéral anglais a déclaré récemment que l'empire britannique était dans le monde le plus grand facteur de l'humanité pour le bien. Une certaine école prétend que la principale ambition de tous les partis et de tous les citoyens de l'empire doit être la consolidation et le maintien de cet empire. J'appartiens à cette école. La tendance des affaires dans toutes les grandes colonies accuse un fort sentiment populaire en faveur de la souveraineté individuelle au point de vue de la politique interne et domestique des colonies. J'approuve entièrement cette manière de voir. Je crois aussi que le sentiment populaire britannique tend à revendiquer pour les états britanniques plus de liberté dans l'orientation de leur politique extérieure surtout avec les nations étrangères. Ces deux propositions sont très compatibles avec le principe contenu dans la résolution. Chacune d'elles constitue un principe fondamental de l'impérialisme tel que je l'entends.

Il ne faut pas oublier cependant que la liberté de réglementer notre politique extérieure comporte des responsabilités beaucoup plus lourdes qu'aucune des colonies n'a voulu jusqu'à présent en assumer. Nous devons nous convaincre que si nous voulons avoir voix dans la politique extérieure de l'empire, nous devons contribuer raisonnablement aux armements de terre et de mer de l'empire. Le Canada a fait un pas dans cette direction récemment lorsqu'il a pris sur ses charges la défense des stations navales d'Halifax et d'Esquimault.

C'est un pas dans la bonne voie et que j'approuve entièrement. Je n'entrerai pas dans les détails d'aucune de ces grandes questions. Je suis trop nouveau à la Chambre pour me permettre de le faire, mais je ne puis résister au désir de condamner fortement cette tendance à vouloir exagérer les difficultés de cimenter davantage les relations avec l'empire. L'histoire nous montre que partout où l'opinion publique est déterminée à entrer dans une certaine voie, toutes les difficultés s'évanouissent et le but est atteint. L'exagération des embarras est un signe de faiblesse et d'indifférence. Si le peuple désire sincèrement la coopération plus effective des colonies autonomes de la Grande-Bretagne, je crois que toutes les difficultés dans la voie de la réalisation s'aplaniront et que le but sera accompli. Je crois que le jour n'est pas éloigné où le sentiment universel dans toutes les parties de l'empire demandera plus de coopération et une union plus intime entre les différentes parties de l'empire.

A ce sujet je voudrais exprimer l'espoir que la conférence coloniale soit constituée permanemment et se réunisse à époques déterminées. De plus, il devrait y avoir un bureau permanent à Londres et un personnel d'employés pour recevoir et conserver les archives de cette conférence et pour continuer la besogne dans les intervalles des réunions. L'honorable député de Victoria a attiré l'attention sur la position unique qu'occupera le premier ministre du Canada à la prochaine conférence. C'est une position exceptionnelle remplie de brillantes perspectives. Cette conférence est l'œuvre d'un parti en Angleterre qui n'a pas toujours joui de la réputation d'être très épris de l'idée impériale, mais qui,

M. W. F. MACLEAN.

voyant maintenant l'opinion de l'électorat se prononcer fortement en faveur de l'empire, est aussi volontiers que l'est l'autre parti, de pousser aussi loin que possible dans la direction de l'impérialisme. Le premier ministre du Canada saisira-t-il l'occasion ? Nous tenons en haute estime les pères de la confédération, les hommes qui ont pu s'entendre pour jeter les bases de notre constitution. Combien plus les pères d'une grande confédération impériale mériteraient la reconnaissance du monde civilisé s'ils pouvaient s'entendre pour atteindre ce but ! Le premier ministre a devant lui une belle perspective et de grandes responsabilités. Ce sera une grande responsabilité si la conférence ne réussit pas à adopter quelque moyen efficace de consolider plus étroitement l'empire, mais je soutiens, comme d'autres l'ont soutenu avant moi, qu'une alliance plus intime entre les grandes nations sœurs—je crois qu'elles sont plutôt sœurs que filles—contribuera plus à la paix universelle et au maintien de cette paix dans le monde entier que tout ce que l'on pourrait accomplir.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, je dois, de mon côté, féliciter la Chambre de ce débat. Je félicite l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) et l'honorable député de Huron (M. Chisholm) du ton modéré dont ils se sont servis pour saisir la Chambre d'une question qui agite beaucoup l'opinion au Canada mais plus encore dans la Grande-Bretagne. Il est très convenable et très à propos qu'un jeune pays consacre plus qu'une pensée passagère à son avenir, et qu'il ait constamment cette pensée dans l'esprit, même s'il a la certitude qu'il n'aboutira pour le moment à aucun résultat. Ce n'est pas la première fois que l'honorable député de Victoria-et-Haliburton saisit la Chambre de cette question. Il l'avait déjà fait il y a deux ans, comme il l'a dit lui-même cette après-midi. La résolution qu'il avait formulée alors cependant différait en quelque façon de celle qu'il a proposée aujourd'hui. J'appelle l'attention de la Chambre sur la dernière résolution de l'honorable député :

La Chambre est d'avis que les intérêts du Canada et de l'empire britannique seraient mieux servis s'il y avait une association entière d'intérêts, entre la Grande-Bretagne et ses colonies.

L'honorable député a développé la même résolution il y a deux ans, mais en l'entourant de considérations qui sont absolument inséparables de la question. Voici la résolution qu'il a proposée pendant la session de 1905 :

La Chambre exprime l'avis qu'il serait dans l'intérêt bien entendu du Canada et de l'empire en général, ainsi que dans l'intérêt de la paix, du progrès et de la prospérité de l'humanité d'établir une association entière d'intérêts entre la Grande-Bretagne et ses colonies et d'instituer un parlement impérial suprême ayant le pouvoir de traiter les questions intérimpériales, internationales, commerciales et financières et autres questions nationales, tout en laissant aux législatures existantes, leurs pouvoirs et attributions, le contrôle de leurs tarifs et autres matières leur appartenant en propre.

L'honorable député a éliminé les deux derniers membres de phrases, mais bien qu'il les ait éliminés, les idées qu'ils énoncent ne peuvent être séparées de la proposition même et il en a parlé au cours de son discours. Maintenant, monsieur l'Orateur, je demande à la Chambre ce que signifie l'expression " association entière d'intérêts " et quel est son but ? En prenant le sens même des mots, dépouillés de la qualification que l'honorable député leur a donné cette après-midi, nous devons conclure que ce qui se rapprocherait le plus de " l'association entière d'intérêts" dans l'empire britannique serait les colonies monarchiques. Celles-ci sont plus intimement liées à la mère patrie que ne le sont les colonies autonomes. Personne n'en doute. Les colonies autonomes ont leurs propres législatures, elles administrent leurs affaires à leur guise et font leurs lois indépendamment de la mère patrie. Au contraire, les colonies monarchiques n'ont pas de législatures propres, elles sont gouvernées à Londres, à Downing Street, comme on disait naguère, et elles sont par conséquent plus intimement liées à la mère patrie que les colonies autonomes. Mais ce n'est pas là l'intention de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton. Si nous traversons le détroit et passons d'Angleterre en France, nous voyons que sous le régime actuel les colonies françaises de la Martinique, de la Guadeloupe, de l'Algérie sont représentées directement au parlement français, qu'elles n'ont aucune personnalité propre, qu'elles ne jouissent d'aucune indépendance législative, mais que toutes les lois qui les concernent sont adoptées par le parlement de la France. Je ne crois pas qu'il se trouve ici ou dans le pays un seul homme qui ait rêvé ce genre d'union entre la mère patrie et ses colonies. Nous avons l'accoutumance de notre indépendance législative et nous avons grandi ainsi. Nous savons en effet que l'indépendance législative dont nous avons joui depuis soixante ans a été le lien le plus étroit qu'on a pu établir entre la Grande-Bretagne et ses colonies. J'oserais dire même que cette indépendance législative a été depuis soixante ans le lien, le salut, la créatrice de l'empire britannique, et je ne crois pas qu'il aurait pu subsister autrement, car l'empire puise sa force dans l'autonomie et l'indépendance législative des membres qui le composent.

L'honorable député (M. Sam. Hughes) ne diffère pas d'opinion sur ce point, à en juger par ce qu'il a dit cette après-midi : " l'association entière d'intérêts " est une union des parties qui composent la Grande-Bretagne, l'Angleterre et l'Irlande étant une partie, le Canada, une autre, l'Australie, une autre, la Nouvelle-Zélande, une autre, l'A-

frique-Sud, une autre et peut-être aussi, bien qu'il ne l'ait pas dit, les Indes, une autre. J'avoue que l'idée de cette union est empreinte d'une certaine grandeur. L'union est préférable à la désunion quand l'union est possible. Mais au point de vue exprimé par l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) et par l'honorable député d'Huron (M. Chisholm) l'union est-elle possible ? L'honorable député a donné comme exemples assez appropriés l'union américaine et la confédération allemande, mais il devra admettre que toute fédération, fut-elle américaine, allemande, canadienne, même cette grande fédération impériale, devient une utopie à moins que les législatures qui sont représentées aient le pouvoir de faire leurs propres lois fiscales. Vous ne pouvez rêver une telle union à moins d'instituer le libre-échange le plus complet entre les parties qui la composent. L'honorable député (M. Sam. Hughes) secoue la tête, mais j'en appelle aux exemples mêmes qu'il a donnés. Quelle est l'origine de l'empire allemand ? Ce n'est pas la guerre de 1870 qui n'a été que le complément de l'union commerciale effectuée quarante ans auparavant. C'est le zollverein établi entre les divers états allemands entre lesquels le libre-échange fut institué qui a consolidé l'empire allemand.

Et qu'est-ce qui a fait l'union américaine? si ce n'est le libre-échange absolu entre les divers états, tel que les pères de cette fédération l'avaient exigé ? Hamilton qui a été probablement le principal auteur de la constitution de 1789 insista sur la suppression de toute barrière fiscale dans l'union. Peut-on concevoir une union américaine avec un tarif douanier entre l'état de New-York et l'état du Massachusetts, ou entre l'état de New-York et la Pennsylvanie ou entre la Caroline du nord et la Caroline du sud ? Peut-on concevoir la possibilité de maintenir une telle union à moins d'avoir le libre-échange absolu entre les parties qui la composent ? Je crois que l'empire allemand lui-même ne pourrait exister si les tarifs douaniers n'étaient entièrement supprimés entre les différents états qui en font partie. Si je me trompe dans cette affirmation, naturellement mon raisonnement ne tient pas debout, mais je demande à l'honorable député (M. Hughes) s'il peut concevoir, sans l'institution du libre-échange le plus complet, une fédération impériale devant comprendre la Grande-Bretagne, partie de l'Asie, l'Afrique australe, l'Australie, le Canada ? Croit-il que sous ce régime le Canada pourrait opposer un tarif contre la Grande-Bretagne ou celle-ci contre le Canada ou le Canada contre l'Australie ? Quant à moi, je ne vois pas la possibilité d'une telle union à moins que le parlement central, soit à Ottawa, soit à Londres, soit ailleurs dans l'empire, eut le pouvoir de faire les lois fiscales pour toutes les parties de l'empire.

Sir WILFRID LAURIER.

M. HUGHES : Le parlement canadien a-t-il le pouvoir de faire les lois fiscales pour toutes les provinces du Dominion ?

Sir WILFRID LAURIER : Le Parlement est seul investi du pouvoir de faire les lois fiscales. Le Parlement n'a pas le droit d'établir des tarifs entre Ontario et Québec ou entre l'une quelconque des provinces du Dominion et une autre, mais il a le pouvoir de prélever des droits de douane sur toutes les marchandises entrant au Canada. Et à moins que l'honorable député et ceux qui partagent ses opinions ne soient prêts à adopter le libre-échange absolu et à admettre qu'il ne doit y avoir aucun obstacle fiscal dans l'empire, il est inutile de parler de la fondation de l'union dont il caresse le projet. L'idée est vaste, mais le temps n'est pas venu, si jamais il arrive, de la mettre à exécution, malgré la grandeur de sa conception. Admettons que ce parlement siège à Londres—notre amour propre serait plus satisfait de penser qu'il siégerait à Ottawa—et admettons que la mère patrie et toutes ses colonies y soient représentées, l'honorable député croit-il que ce serait une union recommandable s'il fallait établir des tarifs douaniers entre ces divers états ? Je suis très sympathique à la proposition de l'honorable député, mais je suis forcé de croire qu'une union de ce genre est impraticable à moins qu'elle repose sur la liberté entière du commerce dans l'union. Si nous ne parvenons à ce but, il est oiseux de discuter plus longtemps sur l'admirable fédération rêvée par l'honorable député. L'idée n'est pas neuve. Une association fut fondée en Angleterre il y a 30 ans passés, parmi les principaux hommes de la Grande-Bretagne ayant à leur tête lord Roseberry, pour promouvoir une entreprise semblable. Après bien des années, après avoir mûri le projet et agité la question, après l'avoir discutée dans les journaux et devant le public, l'association fut dissoute en admettant qu'il n'y avait pas de plan possible pour réaliser le projet qu'elle avait conçu. Et pourquoi ? La raison est simple. C'est qu'il n'y avait pas de griefs à redresser ni de problème à résoudre. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) a dit avec raison que toute difficulté s'aplanit devant l'unanimité de l'opinion. Je le concède. Du moment que l'opinion publique réclame des réformes, il n'y a pas d'obstacle qui tienne. Mais l'honorable député sait comme moi que rien n'est plus clairement établi dans l'histoire des Anglo-Saxons que l'esprit anglo-saxon ne s'émeut pas par de simples exposés théoriques ; l'esprit anglo-saxon s'émeut seulement quand il y a des abus à réprimer. De toutes les nations de la terre, la nation anglaise a montré qu'elle savait et pouvait gouverner, et nulle plus qu'elle n'a su gouverner les hommes et résoudre les problèmes entraînant des difficultés nationales ou sociales. Jamais des réformes n'ont été accordées dans la Grande-Bretagne ou sur ce conti-

nent ou parmi les nouvelles nations de l'Australie ou dans tous les pays vassaux de la Grande-Bretagne sans que le but n'ait été de redresser des griefs. Notre propre confédération est née d'une difficulté qui existait à cette époque au Canada. Le projet de la confédération était déjà ancien ; il avait mûri depuis 30 ou 40 ans dans l'esprit des populations de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et du Canada. Mais le projet ne fut jamais mis à exécution tant que le Canada ne tenta pas un effort pour sortir ses institutions de l'abîme où elles étaient tombées. Si jamais le jour arrivait où les relations entre la Grande-Bretagne et ses colonies seraient aussi compromises qu'elles l'étaient il y a quarante ans entre les diverses colonies canadiennes, si jamais le jour arrivait où les relations entre la Grande-Bretagne et ses colonies ne conviendraient pas aux circonstances du moment, alors je ne douterai plus qu'il sera possible de trouver un remède.

Je dis donc que c'est caresser un vain espoir que d'attendre une démarche importante comme celle-ci de la part de ces états anglo-saxons, quand il n'y a pas de grief réel. Nous agirons quand le temps sera venu, pas avant. Pour le moment, bien que je reconnaisse la bienséance de cette discussion, je suis heureux de déclarer qu'il n'existe aucun grief dans nos relations avec la mère patrie.

Je me rappelle qu'un jour l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a déclaré que j'avais dit que nous avions un grief contre la Grande-Bretagne parce que nous n'avions pas le privilège de conclure nos traités. Monsieur l'Orateur, du jour où au secrétaire pour les colonies, nous pourons obtenir ce pouvoir. Cette réforme n'entraînerait aucun changement constitutionnel, nous pouvons l'obtenir par dépêche au secrétaire pour les colonies, nous pouvons l'obtenir dès demain où quand nous voudrons, mais autre chose est de changer notre constitution pour réaliser le vaste projet que l'honorable député (M. Hughes) a en vue. C'est un beau projet, mais c'est une utopie. Il en refuserait lui-même une des principales conséquences, même si on la lui offrait, je veux dire l'uniformité de tarif dans tout l'empire.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Puisque l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a fait allusion à quelques-unes de mes anciennes remarques sur ce sujet, souffrez, monsieur l'Orateur, que j'ajoute quelques mots. Qu'il me permette de dire qu'il ne se place pas au même point de vue que l'honorable député de Nicolet (M. Devlin) qui croit que nous avons été récemment victimes d'une grave injustice parce que nous ne jouissons pas du pouvoir de faire nos traités. Il est probable que l'honorable député de Nicolet, ayant été longtemps absent du pays, n'est pas très familier avec les faits dont il a parlé. La vérité est que l'Angleterre a conféré à des ambassadeurs, dont quatre étaient Canadiens, membres de ce Gouvernement, et l'autre, lord Herschell, le pouvoir absolu de traiter avec les Etats-Unis au sujet de la frontière de l'Alaska et autres matières. Le résultat fut que cette commission, composée de quatre membres du gouvernement canadien et d'un Anglais, déclara qu'elle était incapable de régler cette question et qu'elle la référa au Foreign Office pour la faire régler par le gouvernement de la mère patrie. Mon honorable ami de Nicolet (M. Devlin) s'il veut me permettre de l'appeler ainsi, m'a paru oublieux sur un autre sujet. Il nous a dit que les récentes élections dans la Grande-Bretagne ont été conduites entièrement sur la question de la politique de M. Chamberlain.

M. DEVLIN : Pas entièrement.

M. R. L. BORDEN : Oh ! pas entièrement. Je suis fier que l'honorable député fasse cette correction, car toute personne ignorant les faits aurait été tentée de croire, en entendant ses remarques, que c'était entièrement sur cette question.

M. DEVLIN : Oh, non, je demande pardon à l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : J'accepte la déclaration de l'honorable député ; il sait ce qu'il avait dans l'esprit ; je dois accepter sa déclaration et je le fais sans la moindre hésitation ; mais il me semble que depuis cette élection nous avons entendu parler quelque peu "d'inexactitudes terminologiques"; mots tellement longs qu'il est presque impossible de les prononcer dans cette enceinte.

M. CHARLES DEVLIN : Ils avaient trait à l'Afrique du Sud.

M. R. L. BORDEN : A l'Afrique du Sud, oui ; et on a appuyé beaucoup là-dessus ; il me semble également qu'il s'est soulevé une question d'éducation de l'autre côté. L'honorable député (M. Charles Devlin), n'ignore pas qu'il s'est soulevé naguère dans notre pays dès questions d'instruction publique ; et je suis presque porté à croire que c'est en partie par suite de la part active qu'il a prise dans la discussion d'une de ces questions d'instruction publique que nous avons été privés durant quelques années de sa présence ici.

Mais revenons à nos moutons. Les déclarations de l'honorable député de Nicolet (M. Devlin) m'ont vivement intéressé ; et j'ai grandement goûté certaines de ses observations aussi bien que d'autres de la part du premier ministre. Car je ne le cède à aucune de ces personnes dans la persuasion qu'il serait inopportun pour le Canada de renoncer à aucun des droits de " self government " dont la conquête a coûté tant d'efforts et ne s'est faite que graduellement mais sûrement dans le cours des cinquante ou soixante années dernières. Je reviendrai

brièvement plus tard sur cet aspect de la question.

Quant aux remarques faites par le premier ministre, j'ai presque supposé un instant qu'il s'entraînait en vue de prononcer en Angleterre, un de ces discours libre-échangistes comme ceux que nous avons entendus en 1897 et dont il a régalé nos amis de la Grande-Bretagne. Je ne me rends pas compte que la question du libre-échange au sein de l'empire ait l'importance que lui attribue le très honorable premier ministre. Prétend-il donc qu'il ne saurait s'établir une union étroite entre les possessions britanniques d'une extrémité à l'autre de l'empire sans établir entre ces possessions un régime de libre-échange absolu ? Est-ce bien là le sens qu'il faut donner aux paroles prononcées ce soir par le premier ministre ? Mais alors, la meilleure réponse à lui faire serait de lui dire qu'il existe dès aujourd'hui une union étroite entre les diverses parties de l'empire sans qu'il ait été établi entre elles un tel régime de libre-échange. Certains d'entre nous ont pensé que le meilleur moyen d'assurer l'union étroite des diverses parties de l'empire serait l'établissement d'un régime de faveur entre la Grande-Bretagne et ses grandes dépendances. Le très honorable premier ministre n'était pas de cet avis et il déclara aux habitants de la Grande-Bretagne, en 1897,—ce qu'il ne leur déclarera plus, j'espère,—que le Canada ne veut pas d'un régime de faveur sur les marchés anglais, craignant de voir la Grande-Bretagne affligée de ce fléau de la protection qui a fait tant de mal au Canada ; et pourtant le très honorable premier ministre et ses collègues du cabinet se sont déclarés, chaque fois que le tarif a été discuté dans le cours de la présente session, protectionnistes tout aussi convaincus que les membres de la gauche. Il n'est pas nécessaire d'établir une fédération impériale plus étroite sur un système libre-échangiste embrassant tout l'empire. Je ne partage pas certaines opinions énoncées par l'honorable député de Victoria (M. Sam. Hughes) ; je ne partage pas entièrement certaines opinions énoncées par l'éloquent député de Huron (M. Chisholm). Pour ma part, je suis porté à croire que les liens qui rattachent les grandes colonies autonomes de l'empire à la métropole se resserreront, mais cette évolution se fera lentement et graduellement, et non pas tout d'un coup. C'est là mon opinion, et je ne suis pas loin de partager à cet égard certaines vues exprimées par le premier ministre. Que l'honorable député de Nicolet (M. Devlin) ne se figure pas que tous les membres du ministère actuel dans le royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande soient opposés au projet d'établissement de liens plus étroits entre les diverses parties de l'empire ; il en est tout autrement, à moins qu'ils n'aient modifié leur manière de voir depuis deux ou trois ans. Je me rappelle d'avoir lu un discours très sérieux et très savant prononcé sur cette question par le très honorable M. Haldane, ministre de la guerre, devant l'institut impérial. Il y préconisait l'établissement d'un conseil consultatif dans lequel seraient représentées toutes les grandes colonies autonomes de l'empire. J'aperçois un grand nombre d'obstacles à l'établissement et au fonctionnement de ce parlement impérial que nous ont si vivement décrit l'honorable député de Victoria (M. Sam. Hughes) et l'honorable député de Huron (M. Chisholm). J'aurais cru que l'honorable député de Nicolet (M. Devlin) approuverait ce projet, car il a pour complément nécessaire l'établissement d'un parlement pour l'Angleterre, d'un parlement pour l'Ecosse, d'un parlement pour le pays de Galles, et, ce qui n'est pas à dédaigner, un parlement pour l'Irlande ; à ce point de vue il me semblait que l'honorable député de Nicolet se serait rallié à la mesure. Mais il paraîtrait que non.

M. C. R. DEVLIN : L'honorable député ne me rend aucunement justice. Lorsque je discutai la question avec l'honorable député de Victoria (M. Hughes), celui-ci ayant déclaré qu'il était en faveur de l'établissement d'un parlement pour l'Irlande, je répondis naturellement que ce n'était pas une question qu'on pouvait se contenter d'effleurer.

M. R. L. BORDEN : Je n'ignore pas que l'honorable député est l'avocat sincère et éloquent d'une mesure de cette sorte, du moins en ce qui regarde l'Irlande. Je me bornais à faire observer que si cette idée d'un parlement impérial prenait jamais corps—et je dois avouer qu'à mon avis il se passera beaucoup de temps avant que le projet se réalise—il s'ensuivra nécessairement certains résultats de la nature de ceux que je viens d'indiquer. Le très honorable premier ministre a donné quelque force au raisonnement de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes), il y a quelques années, en déclarant aux habitants de la Grande-Bretagne que s'ils désiraient notre coopération, ils devraient nous admettre dans leurs conseils—je cite ses paroles aussi exactement qu'il m'est possible. Je ne sais trop ce que cette invitation voulait dire, si ce n'est que les colonies devraient être représentées au parlement impérial ou, de quelque manière, dans un conseil impérial. Le sujet, comme l'a dit l'honorable député de Nicolet, n'est pas neuf. On l'a discuté, il y a nombre d'années, alors que l'honorable député siégeait en cette Chambre, mais avant que j'eusse l'honneur d'y siéger moi-même. Il a aussi été discuté par des hommes politiques canadiens qui se sont depuis retirés de la vie active. Si je me rappelle bien les termes d'une proposition faite par un homme très éminent de notre pays il y a quelque dix ans—je veux parler de sir Charles Tupper—on comptait resserrer les liens entre la métropole et la colonie en décrétant que le haut

commissaire canadien à Londres serait en même temps membre du Conseil privé d'Angleterre et prendrait part à ses délibérations en qualité de membre de ce conseil quand les circonstances l'exigeraient. Je ne saurais dire si les relations entre la métropole et sa colonie se resserreront par l'établissement d'un conseil impérial ou par le simple moyen d'une représentation dans le Conseil privé actuel. Qu'il suffise de rappeler que, plus l'autonomie des colonies est entière et plus il deviendra nécessaire de trouver une solution à ces questions. Il n'y a pas de doute que le premier ministre a bien jugé la situation quand il a déclaré que nos relations avec la métropole étaient devenues plus intimes à mesure qu'on nous avait reconnu de plus amples pouvoirs de "self-government". Et la raison en est très simple. Nous tenons responsable de la mauvaise gestion, ou de ce que nous croyons être la mauvaise gestion, de nos affaires locales le Gouvernement qui exerce chez nous le pouvoir, et non pas les bureaux de Londres ; et par suite nos rapports avec la métropole n'en sont aucunement troublés. Mais à mesure qu'on nous a reconnu une autonomie plus complète, au Canada, en Australie et dans l'Afrique du Sud, le Conseil privé est devenu beaucoup moins un organisme fonctionnant pour tout l'empire et a tendu à restreindre son action beaucoup plus aux îles britanniques. Il ne saurait y avoir aucun doute sur ce point. Inversement, le pouvoir, l'influence et le prestige de la couronne, comme lien entre les diverses parties de l'empire a augmenté, tandis que le pouvoir, l'influence et le prestige du Conseil privé de la Grande-Bretagne et du parlement de la Grande-Bretagne ont diminué, en ce qui regarde les relations au sein de l'empire.

Telle a été la tendance ces années dernières ; et si je comprends quelque chose aux propositions faites par M. Haldane, elles étaient dans le sens de l'établissement d'un conseil, qui pourrait être regardé comme un conseil impérial où seraient représentées toutes les grandes colonies de l'empire, et dont la fonction serait d'éclairer le roi dans les questions d'intérêt purement impérial. Serait-ce dans ce sens-là ou dans le sens proposé ce soir par les honorables députés qui ont proposé cette résolution, je ne saurais l'affirmer. Je me bornerai à dire en conclusion que les relations entre les diverses parties de l'empire ne peuvent que devenir plus intimes avec le temps. Telle est la leçon que nous enseigne l'expérience du passé. Que les liens qui nous unissent et nous unissent à l'empire seront resserrés, un jour, je le crois fermement ; et, je crois aussi que ce sera non seulement pour le plus grand bien de l'empire, mais pour le plus grand bien du monde entier.

M. SAM. HUGHES : J'ai atteint mon but. (Exclamations). Le premier ministre ne diffère des opinions exprimées dans ma résolution que sur un point : il ne pense pas que chacune des parties constitutives de l'empire puisse dans les conditions indiquées continuer de réglementer son propre tarif. Je ne discuterai pas cette question aujourd'hui ; il est arrivé au très honorable premier ministre de modifier assez promptement ses vues après avoir découvert qu'il se trompait depuis nombre d'années ; et je suis convaincu qu'avant longtemps nous l'entendrons en cette Chambre ou ailleurs condamner les opinions qu'il a exprimées ce soir et reconnaître qu'il est possible pour chacune des parties constitutives de ce grand empire de réglementer son propre tarif, tout en respectant un régime de faveur relevant du conseil impérial à l'exclusion des nations étrangères. Je me permettrai de remercier l'honorable député qui a appuyé ma proposition (M. Chisholm) ; il a prononcé un discours des plus admirables. Et maintenant qu'on me permette de dire un mot à l'adresse de mon bon ami, l'ex-membre de Galway et aujourd'hui député de Nicolet (M. Devlin). Il a déclaré au début qu'à sa connaissance les idées exprimées dans ma résolution ne gagnaient aucunement de terrain. Je ferai observer que l'honorable député n'a pas, ces années dernières, vécu dans un milieu très favorable à cet ordre d'idées. Il a trouvé à s'occuper sur d'autres points de l'univers que ceux où de tels sentiments se développent spontanément. Mais je suis convaincu que, même au sein de la magnifique population que l'honorable député a fréquentée ces années dernières, cette mesure, si on la lui présente sous son vrai jour, d'une manière impartiale, trouvera de nombreux adhérents. L'honorable député a fait allusion à la campagne électorale menée dans les circonscriptions de Québec et de Nicolet. Me permettra-t-on encore une fois de faire observer que les partisans de cette mesure se sont religieusement abstenus d'en faire un sujet de discussion entre les partis politiques dans aucune province ; et pour cette raison je me suis même abstenu, contre le désir de nombre de mes amis, de demander le vote dans la présente circonstance. J'espère seulement que ce débat aura l'effet d'influencer l'opinion publique, et je suis plus que satisfait du terrain que ces idées ont gagné depuis deux ou trois ans. Je suis en mesure de dire aux honorables députés de la province de Québec et des autres provinces que ce sentiment a pris fortement racine au sein de notre jeunesse canadienne. Plus ils étudient cette proposition, et plus ils la trouvent opportune.

Je ne dirai que fort peu de choses de l'union commerciale, de la frontière de l'Alaska, et d'autres questions, dont la discussion nous entraînerait sur le terrain de la politique de parti et que l'honorable député de Nicolet a soulevées. Quant à la question de l'union commerciale, je ferai observer que c'est pour avoir préconisé cette union que le parti libéral a vu l'hono-

rable M. Edward Blake se retirer du champ de la politique canadienne. Le très honorable premier ministre n'ignore pas, et je n'ignore pas non plus quel était le texte primitif du discours d'adieu de l'honorable M. Blake au parti libéral canadien. Le très honorable premier ministre fera-t-il part au pays et à la Chambre des expressions dont se servait M. Blake dans le texte primitif de cette lettre ? Il n'en fera rien.

Je ne sais trop si l'honorable député de Nicolet est au courant des circonstances ; mais M. Blake y faisait observer que l'union commerciale ne pouvait avoir qu'un sens, et que ce sens c'était l'annexion aux Etats-Unis ; et c'est ce qui l'engageait à dire au libéraux canadiens qu'autant vaudrait pour eux se déclarer ouvertement en faveur de l'annexion que de battre la campagne avec leur projet d'union commerciale. L'honorable député de Nicolet, parlant de la mise en interdit de nos bestiaux aux ports de la Grande-Bretagne, a constaté que M. Hamar Greenwood avait fait un discours en faveur du rappel de cet interdit. Où était donc l'honorable député de Nicolet, député de Galway dans le temps, lors du débat relatif à la mise en interdit des bestiaux canadiens ? S'est-il fait le défenseur généreux des droits de ses concitoyens du Canada ; a-t-il cherché par son vote à assurer à nos bestiaux libre accès aux marchés anglais, ou s'est-il trouvé dans les rangs de ceux qui voulaient maintenir cet édit tyrannique d'exclusion ?

M. C. DEVLIN : Est-ce une question que l'honorable député me pose ?

M. SAM. HUGHES : Oui.

M. C. DEVLIN : Il désire savoir si j'ai voté pour ou contre le maintien de l'interdit relatif aux bestiaux canadiens ?

M. SAM. HUGHES : Oui.

M. C. DEVLIN : La question n'a jamais été mise aux voix.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député (M. C. Devlin) a-t-il pris la parole dans cette circonstance ?

M. C. DEVLIN : L'honorable député n'a pas eu l'occasion de prendre la parole.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député (M. C. Devlin) a fait allusion également à la question du " home rule ". Sur ce point, je dois relever une observation de mon chef (M. R. L. Borden) : je ne me suis jamais prononcé en faveur de l'établissement de gouvernements autonomes pour l'Irlande, l'Ecosse, l'Angleterre ou le pays de Galles. Je laisse le règlement de ces questions à ceux dont c'est l'affaire de les régler : au parlement impérial de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. J'ai toujours prétendu que le peuple canadien assemblé en Parlement n'avait pas à se mêler des affaires du Royaume-Uni ; et dès lors j'ai toujours laissé, et aux termes de ce projet je continue de laisser aux habitants du Royaume-Uni le droit de régler leurs affaires intérieures à leur goût.

L'honorable député de Nicolet (M. Devlin) affirme que les habitants dans bien des parties de l'empire ne sont nullement favorables aux idées énoncées dans cette résolution ; je ne suis aucunement de son avis. Il m'est arrivé de rencontrer des amis établis sur divers points de l'empire ; il m'a été donné de visiter l'Afrique du Sud, la Nouvelle-Zélande et l'Australie ; et je puis donner à l'honorable député l'assurance que la population de ces grandes provinces de l'empire est très favorablement disposée à l'égard de cette mesure. Sans doute, je ne prétends pas que tous soient d'accord sur les détails ; mais tous sont fortement en faveur du principe général émis dans cette proposition. Les habitants des diverses parties de l'empire désirent que les liens entre la Grande-Bretagne et ses colonies se resserrent. On a parlé des événements de 1837-1838 comme si de grands droits ou de grands privilèges avaient été concédés à cette époque. Je n'ai pas à discuter cette question ; j'ai simplement laissé ces gens faire étalage de patriotisme au sujet de ces prétendues glorieuses conquêtes de liberté effectuées en 1837-1838. Mais qu'on me permette de dire à ces honorables députés—ce qu'ils doivent savoir du reste—qu'il n'y a pas eu de droits de conquis par aucune partie du Canada en 1837-1838 que le premier ministre n'ait pas lui-même refusé d'accorder aux habitants des provinces qu'il a récemment établies dans le Nord-Ouest. Et pourtant le très honorable premier ministre ne craint pas de proclamer ce soir en cette enceinte que de grands privilèges ont été assurés au peuple en 1837-1838.

Pourquoi n'a-t-il pas accordé aux habitants des provinces de Saskatchewan et d'Alberta les droits qu'il prétend avoir été obtenus par la force à cette époque ? Que le très honorable premier ministre et que l'honorable député de Nicolet le sachent bien, en 1837-1838, une partie de la population canadienne chercha à annexer notre pays aux Etats-Unis, tandis qu'une autre partie de la population cherchait à rendre le Canada indépendant de l'Angleterre. Tels sont les deux motifs des soulèvements dans le Haut et le Bas-Canada en 1837 et en 1838. Et dans cette circonstance il ne fut accordé aux groupes disséminés de la population canadienne aucun privilège qui ne fût déjà de longue date l'apanage chéri du peuple anglais, et qui ne dût être tôt ou tard accordé au Canada comme à toutes les colonies autonomes de la Grande-Bretagne. C'est une simple observation que je fais en passant. Je regrette d'être obligé de dire à nos bons amis que ces libertés et ces droits pour la conquête desquels ils ont combattu, ils ont versé leur sang, ils ont perdu la vie—et la plupart en détalant à toutes

jambes—ne sont aucunement des nouveautés pour les libres habitants de l'empire britannique.

Le premier ministre a déclaré que mon projet était prématuré. Me permettra-t-il de lui rappeler une autre circonstance dans laquelle il s'est exprimé à peu près dans les mêmes termes à l'adresse de celui qui a maintenant le privilège d'entretenir la Chambre ? Je veux parler d'une circonstance dans laquelle j'allai trouver le premier ministre et je lui fis observer qu'il se trouvait des Canadiens prêts à défendre l'empire sur les champs de bataille de l'Afrique du Sud. Je lui fis comprendre que le Canada était prêt à faire sa part dans cette circonstance. On me répondit que bien peu de Canadiens consentiraient à aller faire la guerre dans l'Afrique du Sud. A peu près dans les mêmes termes dont il s'est servi ce soir, il répéta que mes vues étaient prématurées. Une semaine plus tard, j'avais transmis le mot d'ordre à la jeunesse canadienne et vingt-trois mille volontaires se déclaraient prêts à partir pour l'Afrique du Sud. Ce soir encore il me déclare que je suis trop pressé. Eh bien, que l'occasion s'en présente, que la bannière flotte au vent, que cette question de l'établissement d'une union d'intérêts entre la Grande-Bretagne et ses colonies autonomes vienne sur le tapis, et il sera amené à modifier ses vues ; et je ne doute pas qu'il le fasse d'aussi bonne grâce qu'à l'occasion de l'envoi des troupes dans l'Afrique du Sud.

L'honorable député de Nicolet a représenté le premier ministre actuel de la Grande-Bretagne comme partisan du libre-échange absolu. Je ne discute pas en ce moment la question de libre-échange et de protection. Mon idée est celle-ci : c'est que, dans toutes ces questions, comme j'ai cherché à le montrer, pour l'adoption d'aucune des mesures tendant à l'établissement d'une union d'intérêts, il faudra l'intervention préalable d'un conseil impérial, qu'il soit ou non pleinement, régulièrement constitué, un peu sur le modèle du conseil impérial qui doit se réunir sous peu. On y discuterait naturellement toutes les questions impliquées dans la mesure. Je me borne à soumettre mon projet à la Chambre, afin de provoquer la discussion et un examen plus attentif de la matière.

Je ne sais trop ce que veut dire l'honorable député d'York quand il s'écrie : "Le Canada d'abord, l'empire ensuite." Je lui dirai que j'ai l'intérêt du Canada tout autant à cœur probablement que la plupart des membres de la députation ; mais je me proclame ici ce soir impérialiste d'abord, Canadien ensuite. (Exclamations). Je sais qu'il n'en coûte pas beaucoup de rire ; le grand éclat de rire est souvent le signe d'un esprit vide. En me proclamant partisan de "l'empire d'abord", je me fais le défenseur des meilleurs intérêts du Canada, beaucoup mieux que si je plaçais le Canada au premier rang. Ceux qui se proclament pour "le Canada d'abord et l'empire ensuite" préparent la voie à l'indépendance de notre pays. Or, je n'hésite pas à dire que s'il faut choisir entre l'indépendance du Canada d'un côté, ou aucune autre condition que celle d'une union entre la Grande-Bretagne et ses colonies, et l'annexion aux Etats-Unis, de l'autre côté, en d'autres termes, s'il faut choisir entre l'indépendance du Canada et l'annexion aux Etats-Unis, je serai prêt non seulement à voter pour l'annexion mais à me battre pour elle...

Un honorable DEPUTE : Vous seriez prêt à faire le coup de feu ?

M. SAM. HUGHES : Oui, à faire le coup de feu sur les bords de la Saskatchewan ou ailleurs au besoin ; car c'est une parfaite absurdité que de songer de faire du Canada une nation indépendante. L'honorable député saisit-il bien ma pensée ? Je prétends qu'en me proclamant en faveur du régime impérial et du resserrement des liens qui unissent le Canada à l'empire, je suis le meilleur ami du Canada et le meilleur ami de l'humanité tout entière. Inutile pour moi d'en dire davantage. J'ai eu l'honneur d'énoncer mes opinions publiquement, et je suis plus que satisfait des résultats obtenus. Le premier ministre est en faveur de l'adoption de ce principe ; le seul obstacle qui s'oppose à la réalisation de cet idéal est la difficulté au sujet de la réglementation des tarifs par les diverses parties constitutives de l'empire. Il est facile de régler cette difficulté, et j'ai confiance que lorsque, dans un avenir rapproché, le temps sera venu de délibérer de nouveau cette question, nous réussirons à le convaincre. Avec la permission de la Chambre et la vôtre, j'ai l'honneur de retirer la motion.

(La motion est retirée.)

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Que ferons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y a plusieurs bills que nous nous proposons de délibérer : le bill du ministre des Chemins de fer et des Canaux, le bill du ministre de la Justice modifiant l'acte des chemins de fer et le bill du ministre de la Milice et de la Défense. Le bill du Travail et celui relatif aux terres ne seront pas mis en délibération.

L'hon. M. FIELDING : S'il reste du temps nous ferons l'examen du bill des subsides.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à dix heures du soir.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 12 février 1907.

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

### QUESTION RELATIVE A L'ENQUETE DE LA COMMISSION ROYALE DES ASSURANCES.

M. E. GUSS PORTER (Hastings-ouest) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire demander à l'honorable premier ministre quand nous aurons une copie de l'enquête faite par la commission royale sur les compagnies d'assurance ? Je crois que lorsque la commission fut nommée, il était entendu que les dépositions nous seraient fournies au fur et à mesure, mais cela n'a pas été fait. Il est très important pour les compagnies intéressées et pour le public que le Parlement soit mis en possession, au plus tôt, d'un rapport complet de cette enquête. Les dépositions ont été publiées de temps à autre, par les journaux, d'une manière incomplète, et ont causé un tort considérable à certaines compagnies. Si l'enquête complète était rendue publique, cela ferait peut-être disparaître la fausse impression créée par les rapports des journaux.

L'hon. M. AYLESWORTH : On m'informe que le rapport de la commission est non seulement en voie de préparation, mais qu'il est presque fini, et que nous pourrons le déposer sur le bureau de la Chambre dans une semaine ou dix jours. Il sera sans doute accompagné d'une copie des dépositions recueillies par la commission. Je croyais qu'une copie de ces dépositions avait été fournie au fur et à mesure. Aucune déposition n'a été prise depuis plusieurs mois, mais je crois qu'au début, avant mon arrivée au ministère de la Justice, des mesures avaient été prises pour faire publier les dépositions au fur et à mesure. Je m'informerai.

M. PORTER : Je suis informé qu'une grande partie de l'enquête, les dépositions les plus importantes ont été imprimées et que des exemplaires en ont été fournies à des particuliers et à quelques compagnies. Si c'est le cas, je trouve étrange que des particuliers puissent se procurer ces documents, quand les membres de cette Chambre ne le peuvent pas. Je sais que certains députés ont fait toute sorte de démarches pour se procurer ces dépositions, mais en vain. Il n'est pas juste pour les députés de l'opposition que de simples particuliers soient servis avant nous.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je prendrai des renseignements.

### OBSERVATIONS RELATIVES AU COMITE DES COMPTES PUBLICS.

L'hon. M. FOSTER : Je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur l'état de choses qui existe au comité des comptes publics. Le 12 décembre, le comité ordonna la production de certains documents se rapportant à trois item ; le 18 janvier, des documents se rapportant à 33 item ; le 5 février, des documents se rapportant à 23 item. Aucun des documents ordonnés le 12 décembre n'ont été produits ; les documents concernant huit item, sur les 33 ordonnés le 18 janvier, ont été produits au complet, et deux en partie ; aucun des documents ordonnés le 5 février n'ont été produits. Le comité a ordonné la production de 59 documents, et huit ont été produits au complet, et deux en partie. Nous sommes rendus au milieu de février, et aujourd'hui même le comité a dû lever sa séance, parce qu'il n'avait pas les documents nécessaires pour procéder. Ces remarques ne s'adressent pas au département de l'auditeur général, qui a produit tous les documents qui lui ont été demandés, et toujours dans un délai de vingt-quatre heures. Les ministères en cause sont celui des Chemins de fer, de l'Intérieur, des Travaux publics, de la Justice, et de la Marine et des Pêcheries. L'honorable premier ministre doit comprendre que cet état de choses équivaut à un arrêt complet du travail.

Sir WILFRID LAURIER : Je prends note de ces remarques.

### DISCUSSION DU BILL CREANT UN FONDS DE RETRAITE POUR LES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

Le projet de loi (n° 68), déposé par l'honorable M. Emmerson, portant création d'un fonds de prévoyance pour les employés des réseaux de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, est lu en 2e délibération, et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.

Sur l'article 2. (Interprétation).

L'hon. M. EMMERSON : Je propose de modifier le paraghaphe "c" en ajoutant à la fin, les mots "et comprend toute personne employée par Sa Majesté, comme garçon de service sur les wagons officiels du Gouvernement".

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. EMMERSON : Le paragraphe "g" a trait à certains employés de l'Intercolonial qui étaient autrefois à l'emploi d'autres chemins de fer, comme celui des Comtés-Unis, le Canada-Eastern Railway, qui ont été achetés par l'Etat. Il leur sera tenu compte du temps qu'ils ont servi sur ces chemins de fer avant leur achat.

L'hon. M. FOSTER : Que signifie exactement ce paragraphe ? Veut-il dire que les employés du chemin de fer du comté de Drummond que le Gouvernement a acheté, il y a cinq ans, seront censés avoir été à l'emploi du Gouvernement, depuis la date de leur entrée au service de ce chemin, de même que pendant les quatre dernières années et qu'ils jouiront des avantages de cette loi, sans aucune déduction de leur salaire, jusqu'à la mise en vigueur de cette loi ?

L'hon. M. EMMERSON : Absolument comme un employé de l'Intercolonial profitera des avantages de la loi, sans aucune déduction pour tout arrangement antérieur.

L'hon. M. FOSTER : Ce qui frappe d'abord dans ce paragraphe, c'est que vous accordez une pension aux employés des autres compagnies à même les recettes du chemin de fer de l'Etat, sans aucune contribution de la part des compagnies au service desquelles ces employés ont été pendant la plus grande partie du temps. Cet arrangement ne paraît pas juste pour le fonds du Gouvernement. Le ministre a-t-il étudié sérieusement ces dispositions et ses conséquences ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, je l'ai étudié sérieusement. La question m'a été soumise par les employés de l'Intercolonial. Ils demandent que tous soient traités de cette manière. En faisant l'acquisition de ces chemins de fer, le Gouvernement s'est engagé à prendre ces employés à son service et les employés de l'Intercolonial considèrent qu'il est juste qu'il ne soit pas fait de distinction entre eux. Au point de vue du chemin de fer il était préférable qu'il en fût ainsi, et puisque les employés n'y ont pas d'objection, c'est pour moi une raison de plus de mettre cette disposition dans la loi. L'arrangement est avantageux pour le chemin en ce sens que plusieurs de ces employés, lors de l'achat du chemin, étaient comparativement âgés ; quelques-uns sont peut-être en âge de prendre leur retraite ; et l'Intercolonial aura certainement intérêt à ce qu'ils se retirent si l'âge ou la maladie les rend impropres au service. Les anciens employés de l'Intercolonial ont adopté une résolution dans ce sens et, au point de vue du chemin de fer, je ne vois aucune raison de repousser cette demande.

M. W. F. MACLEAN : L'arrangement paraît assez raisonnable, mais voyons les résultats. Supposons que le Gouvernement achète le chemin de fer du Grand-Tronc ; alors les employés du chemin de fer du Grand-Tronc particulièrement participeraient à ce fonds de retraite.

L'hon. M. EMMERSON : Il ne s'agit que des chemins acquis avant la mise en vigueur de la présente loi.

M. FOWLER : Le paragraphe "c" de l'article 2 dit :

Le mot "employé" signifie et comprends tout officier et employé mâle au service de Sa Majesté.

Je ne comprends pas la raison de cette distinction. Elle ne cadre guère avec la réputation bien méritée de galanterie de l'honorable ministre. S'il y a des femmes employées sur le chemin de fer pourquoi ne profiteraient-elles pas des avantages de ces pensions, au même titre que les hommes?

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi cette distinction ?

L'hon. M. EMMERSON : Je ne crois pas qu'il y ait de femmes employées sur l'Intercolonial. Mon honorable ami est peut-être plus au courant de cette question que moi.

L'hon. M. FOSTER : S'il n'y a pas de femmes employées, il y en a peut-être qui exercent une certaine influence sur les employés.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne saisis pas l'allusion.

L'hon. M. FOSTER : Beaucoup de femmes, qui ne votent pas, exercent une influence sur un électeur.

L'hon. M. EMMERSON : Mais elles ne rendent pas de services.

L'hon. M. FOSTER : Je ne suis pas disposé à être sévère pour les employés des chemins de fer achetés par le Gouvernement, le Canada-Eastern et le Drummond. J'ai voulu simplement faire comprendre au ministre qu'il pensionne ou se dispose à pensionner avec les deniers de l'Etat des employés qui, la plus grande partie du temps, ont donné leurs services à une autre compagnie. Ce fonds sera constitué en partie par l'Etat et en partie par les contribution des employés. Si, comme dit le ministre, les employés, dans un esprit de camaraderie, ne s'opposent pas à ce partage, cela fait l'éloge de leur générosité. J'ai fait cette remarque pour être bien sûr que le ministre comprend toutes les conséquences de cette disposition, car l'application de ce principe peut entraîner des dépenses considérables. Combien d'anciens employés du Canada-Eastern et du Drummond sont atteints par cette disposition ?

L'hon. M. EMMERSON : Ce paragraphe concerne aussi les anciens employés du chemin de fer du Grand Tronc sur la partie achetée en 1879, depuis la Rivière-du-Loup . .

L'hon. M. FOSTER : Ce chemin fait partie de l'Intercolonial depuis si longtemps que . . .

L'hon. M. EMMERSON : Il y a encore un certain nombre d'employés de l'Intercolonial depuis 1879 qui étaient au service du chemin de fer du Grand-Tronc avant l'achat, et qui espèrent profiter des avantages de cette loi.

L'hon. M. FOSTER : Le nombre doit en être restreint.

L'hon. M. EMMERSON : Même sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard il y a des employés qui datent d'avant l'acquisition de ce chemin par le gouvernement canadien. Nous nous rendons parfaitement compte des conséquences de cette modification à la loi, qui nous paraît juste et dans l'intérêt du service. Sans cet arrangement, ces employés, dont plusieurs ont maintenant 65 ans, et qui ne sont à l'emploi de l'Intercolonial que depuis trois ans, seraient obligés de se retirer du service dans cinq ans, avec seulement huit ans de service à leur acquit, bien qu'ils aient été employés toute leur vie sur ce même chemin. Le Gouvernement peut parfaitement se joindre aux employés sur ce point, car il est avantageux pour le service que ces hommes arrivés à un certain âge puissent prendre leur retraite. L'arrangement profitera aux deux parties. Pour ces raisons, je ne ne vois pas d'inconvénient à appliquer les deniers de l'Etat de cette manière. Quand je parle des deniers de l'Etat, je veux dire les recettes du réseau de l'Etat.

L'hon. M. FOSTER : Cette disposition me paraît sage, et je l'approuve. Ces employés ont autant de droit à une pension que les autres, sans compter que cet arrangement assurera un meilleur service.

M. CROCKET : J'approuve entièrement la proposition du ministre à l'égard des employés du chemin de fer Canada-Eastern. La première fois que le bill a été déposé, j'ai été très surpris de voir qu'il ne contenait aucune disposition à l'égard des employés de ce réseau, et j'ai signalé cette lacune à l'honorable ministre. Je vois avec plaisir qu'il a déposé un amendement, car je trouve juste que ces employés participent aux avantages de la nouvelle loi. Tout ce que le Canada-Eastern a retiré du service de ces employés, dont quelques-uns comptent vingt ans de service, a été pour le bien du pays, et il n'est que juste de les comprendre dans les dispositions de cette loi.

L'hon. M. HAGGART : Comment cela atteindra-t-il ceux qui sont à l'emploi de l'Intercolonial et du chemin de fer du Grand-Tronc au terminus, à Montréal ?

L'hon. M. EMMERSON : Il n'y a pas d'employés dans ce cas.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce le chemin de fer du Grand-Tronc qui fait tout le travail ?

L'hon. M. EMMERSON : Nous avons notre service, et le chemin de fer du Grand-Tronc a le sien. Un employé du chemin de fer du Grand-Tronc qui serait en même temps notre chef de gare, n'aurait pas le droit de profiter de ces dispositions. En vertu de l'arrangement conclu, nous sommes obligés de payer une certaine allocation au chemin de fer du Grand-Tronc, mais cela ne donne pas le droit aux employés de cette compagnie de se prévaloir des avantages de la présente loi.

L'hon. M. HAGGART : Aux termes de votre contrat, ne payez-vous pas la moitié du salaire de ces employés ?

L'hon. M. EMMERSON : Nous payons une certaine somme au chemin de fer du Grand-Tronc. Ces employés ne sont pas à notre emploi, mais à celui de la compagnie du Grand-Tronc. C'est du moins de cette manière que j'interprète l'arrangement, mais s'il se trouve des employés occupant une position mixte comme celle dont parle l'honorable député, le cas devrait être étudié.

En réponse à l'honorable député d'York (M. Crocket), je dois dire que la première fois qu'il a soulevé cette question je lui ai déclaré que j'avais toujours eu et avais encore l'intention d'étendre les dispositions de cette loi aux employés des autres lignes qui sont devenues la propriété de l'Etat. Je croyais que le cas était prévu dans le bill, mais quand j'ai constaté qu'il pouvait y avoir un doute sur ce point, j'ai introduit une nouvelle disposition, pour que ma première intention fut clairement exprimée. Si, comme le fait remarquer l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) la loi n'est pas claire quant aux employés mixtes, je ferai étudier le cas, et je demanderai à modifier le bill avant la fin des délibérations en comité.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il dire le nombre des employés qui seront affectés par cette loi, sur l'Intercolonial, le Canada-Eastern, le Drummond, et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ?

M. E. M. MACDONALD : Il y a un autre chemin de fer qui fait maintenant partie de l'Intercolonial dont les employés sont dans la même situation et qui pourraient être compris dans la réponse du ministre. Je veux parler du Eastern Extension Railway de Glasgow au détroit de Canso. Ce chemin était autrefois exploité par une compagnie mais le Gouvernement en a fait l'acquisition.

L'hon. M. EMMERSON : Un rapport indiquant le nombre des employés qui ont passé au service de l'Etat, lors de l'achat de ces lignes a été déposé sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Je crois que le ministre, en consultant ce rapport constatera que le renseignement que je demande ne s'y trouve pas. Il doit saisir le but de ma question. Nous élaborons un projet et si nous voulons savoir ce qu'il coûtera, nous devons connaître le nombre d'employés qui seront atteints par la nouvelle loi. Le ministre n'a probablement pas ce renseignement sous la main, mais il peut en prendre note et faire préparer un relevé qui sera

communiqué à la Chambre avant la 3e lecture du bill.

M. CROCKET : J'avais préparé un projet d'amendement dans le sens de celui que propose l'honorable ministre, mais je vois que le sien ne s'applique qu'aux articles 12 et 13. Il me semble que cette interprétation à donner au mot " service " devrait s'étendre à tous les articles du bill. L'amendement que je désirerais voir adopter est celui-ci :-

L'expression " au service " signifie et comprend un service de l'Intercolonial ou du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ou de tout chemin de fer dont le Gouvernement a fait l'acquisition et qui a été incorporé au réseau de l'Etat.

L'hon. M. EMMERSON : Je crois que l'amendement ainsi rédigé ne concorderait pas avec les autres parties du bill. Il est inutile de mentionner l'article 12. Les articles visés par cette interprétation du mot " service " sont les articles 13 et 14. L'article 14 traite du chiffre de la pension et de la manière de calculer la durée des années de service. Il suffit de donner cette signification au mot " service " en tant qu'il s'applique à ces employés, dans les articles 13 et 14, et non dans l'article 12.

M. CROCKET : Je considère que c'est l'article 12 qui est l'article important. Il dit :

Sur la proposition du conseil, approuvée par le ministre, et conformément aux dispositions de la présente loi et aux règlements établis par le conseil, les employés des classes suivantes, dès que le ministre les a mis à la retraite, ont droit pour le reste de leur vie à des allocations mensuelles telles qu'établies par la présente loi.

Il définit ensuite les différentes classes. C'est dans cet article que le mot " service " devrait être interprété comme comprenant les employés de tous ces réseaux. Je passerai à l'honorable ministre une copie de mon projet d'amendement et il pourra l'examiner.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'inclure l'article 12, mais je n'y ai pas d'objection. C'est l'article 13 qui fixe le chiffre de la pension et le mot " service " dans cet article renvoie à l'article 12 et il comprendra le service non seulement sur l'Intercolonial, mais aussi sur les autres lignes qui auraient pu être exploitées par les compagnies avant d'appartenir à l'Etat.

M. FOWLER : Il me semble que l'article 14 est le seul auquel il soit nécessaire d'appliquer cet amendement. Il dit :

Pour les fins de la présente loi, le service comptera de la date de l'entrée en service jusqu'à la date de la retraite.

Et le reste. Si on étend ce service à celui des autres réseaux, on atteint tous les employés qu'on veut faire bénéficier de cette loi.

L'hon. M. EMMERSON : Je suis de l'avis de l'honorable député (M. Fowler) sur ce point.

Afin de disiper tout doute, l'article 12 sera aussi compris dans l'amendement.

M. A. JOHNSTON : Il suffit que l'article 14 le soit.

L'hon. M. FOSTER : Au paragraphe " c " de l'article 2, le mot " employé " signifie tous ceux qui consacrent tout leur temps au service du chemin de fer. J'imagine que les cantonniers employés temporairement ne sont pas compris dans cette catégorie.

L'hon. M. EMMERSON : Cette catégorie ne comprend ni les employés temporaires ni les ouvriers supplémentaires que l'on fait venir chaque année pour travailler au terrassement ; elle se compose d'employés permanent dont les noms figurent régulièrement sur le bordereau de paye de l'Intercolonial.

Sur l'article 3 :

3. Sera établi, sous le nom de Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, un fonds destiné à assurer des allocations viagères aux personnes qui y ont droit en vertu des dispositions de la présente loi.

2. La caisse doit être créée au moyen de contributions fournies de temps à autre, ainsi qu'il est établi ci-après, par les employés et par Sa Majesté.

M. LENNOX : Voici une disposition portant création d'un fonds, mais je n'en vois pas relativement à la création d'une association.

L'hon. M. EMMERSON : Il existe déjà une association de secours et d'assurance des employés de l'Intercolonial. Que mon honorable ami se reporte à l'article 21 du projet de loi, il verra à quel point il importe que nous définissions le sens du mot " association."

aur l'article 4 :

4. Sa Majesté versera annuellement, à la caisse, à même les recettes brutes du chemin de fer, un montant ne dépassant pas cent mille dollars, en une telle somme ou en de telles sommes que le Gouverneur en conseil peut de temps à autre décider être nécessaires pour le maintien de la caisse.

L'hon. M. EMMERSON : Je propose que cet article soit amendé de façon à être ainsi conçu :

Sa Majesté versera annuellement à la caisse, à même les recettes brutes du chemin de fer, un montant au moins égal au total de la contribution mensuelle des employés ; mais ce montant ne devra en aucune année excéder la somme de cent mille dollars à être versée en une telle somme ou en de telles sommes que le Gouverneur en conseil peut de temps à autre décider être nécessaires pour le maintien de la caisse.

M. CROCKET : A combien le ministre prévoit-il que se chiffrera la contribution des employés ?

L'hon. M. EMMERSON : On estime qu'elle se chiffrera à $25,000 ; il est probable qu'elle sera de $50,000 à $55,000.

L'hon. M. FOSTER : Avez-vous maintenu la disposition restrictive ?

L'hon. M. EMMERSON : Nous restreignons à $100,000 le chiffre de notre contribution. Advenant le cas où le nombre des employés serait sensiblement augmenté, le Gouvernement pourrait se trouver dans l'obligation de verser cette somme.

M. FOWLER : Le ministre constatera qu'il a fait une estimation un peu basse du versement mensuel ; il verra que le bordereau de paye des contribuants sera de $4,000,000, ce qui, au taux de 1½ p. 100, représente une contribution de $60,000.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre doit se fonder sur quelque donnée pour fixer à $50,000 ou $55,000 la contribution de l'Etat.

L'hon. M. EMMERSON : Des données m'ont été fournies par des actuaires. Si je ne me trompe, on estime qu'à la faveur des conditions actuelles, le chiffre de la contribution sera de $52,000. Telle est l'estimation faite par les fonctionnaires, et je prévois qu'au cours du premier exercice nous aurons à payer environ $55,000.

M. FOWLER : Combien d'employés seront mis à la retraite le 1er avril ?

L'hon. M. EMMERSON : Une centaine, pour cause de vieillesse.

M. FOWLER : Il me semble assez injuste de commencer par grever ce fonds du fardeau de la pension de ces cent employés. Vous avez pourvu à un double versement dès le premier mois, mais je ne vois pas de raison pour que la contribution soit plus élevée le premier mois que les mois suivants. Il me semble que le Gouvernement devrait établir une disposition spéciale à l'égard de ces cent personnes, sans quoi on va grever ce fonds d'une forte somme dont, à mon sens, on ne devrait pas le débiter.

Il y a longtemps que ce projet de pensions aurait dû être mis à exécution ; les employés ont puisé à même leur fonds d'assurance sans avoir l'avantage d'être mis à la retraite. Il existe à leur égard une disposition portant que tout employé devenu absolument incapable de travailler a droit au plein montant de son assurance. Je crois que le Gouvernement devrait veiller à ce que la mise à la retraite de ces cent personnes ne soit pas imputée sur le nouveau fonds et à ce que celui-ci ne soit grevé en aucune façon le 1er avril prochain.

L'hon. M. EMMERSON : Je me plais à reconnaître le bien fondé de observations de l'honorable député, mais il y a cette différence que le chemin de fer a payé, à l'égard d'un certain nombre d'employés, beaucoup plus que le chiffre de la contribution au fonds de retraite.

M. CROCKET.

M. FOWLER : Les employés avaient contribué à ce fonds-là.

L'hon. M. EMMERSON : Non pas ; un certain nombre d'employés ont été pratiquement mis à la retraite en ce qu'on a continué de leur payer leur salaire et qu'on les a maintenus dans leur emploi. On ne voulait pas les jeter sur le pavé, étant donné surtout que l'on entrevoyait le jour où le Parlement créérait un fonds de prévoyance.

M. FOWLER : Mas ces employés ont continué de tenir leur emploi respectif. Ainsi le Gouvernement n'a pas eu à remplacer les conducteurs qui sont restés à son emploi. Ils n'ont peut-être pas rendu d'aussi réels services que s'ils eussent été plus jeunes, mais on ne les a pas remplacés, et s'ils ont reçu le plein montant de leur salaire, c'est qu'ils l'avaient gagné.

L'hon. M. EMMERSON : Pour ce qui est des conducteurs, ceux d'entre eux qui ont continué de tenir leur emploi ont touché leur salaires ; mais il est d'autres employés occupés de travaux différents, et les sommes qui leur ont été payées excèdent le chiffre de la contribution que le Gouvernement serait tenu de verser aux termes du projet de loi.

Ce sont les employés eux-mêmes qui ont voulu qu'il en fût ainsi. Personnellement, je le dis sans hésitation, j'eusse voulu que ce fonds fût établi par le chemin de fer lui-même et non par voie de contribution. J'aurais mieux aimé suivre le précédent créé par les chemins de fer américains que l'exemple des chemins de fer anglais, mais les employés, dans leur sagesse, en décidèrent autrement et se prononcèrent en faveur du régime anglais. Ils votèrent une résolution dans ce sens et me firent part de leur projet.

Ne voulant pas contrecarrer leur désir à cet égard, nous nous en sommes tenus au projet dont ils nous avaient saisis, nous contentant d'y apporter certaines modifications qui ont motivé, ces jours derniers, l'envoi d'une députation à Ottawa. J'ai eu le plaisir de rencontrer les délégués et de discuter à fond avec eux les points sur lesquels il y avait divergence d'opinion, c'est-à-dire sur la différence qui s'accuse entre le projet primitif et celui que comporte le projet de loi. Il n'y a pas de divergence quant au principe fondamental du bill ; il n'en existe qu'à l'égard de certains détails.

M. FOWLER : Le ministre dit-il que les employés aiment mieux contribuer à ce fonds que de le laisser entièrement à la charge de l'Etat ? Cela m'étonne vraiment.

L'hon. M. EMMERSON : Oui, et il y a pour cela une excellente raison que, en une autre circonstance, je me suis efforcé d'exposer à la Chambre.

M. FOWLER : J'étais absent.

L'hon. M. EMMERSON : C'est que le chiffre de leur pension est beaucoup plus

élevé, et qu'ils ont ainsi l'occasion de faire chaque mois des économies qu'ils ne pratiqueraient pas sans cela.

M. FOWLER : Voilà qui est bien différent. Ce n'est pas du tout ce que j'avais compris ; d'après ce qu'avait dit le ministre, je croyais que le Gouvernement était disposé à contribuer au fonds de retraite dans la même proportion que les employés, mais que ceux-ci préféraient ajouter quelque chose à la contribution de l'Etat.

L'hon. M. EMMERSON : Non ; j'ai dit qu'ils ont préféré le régime anglais,—celui dont il s'agit ici,—au régime américain. Aux Etats-Unis, ce sont les chemins de fer qui créent le fonds, qui l'alimentent entièrement. Sous le régime qui nous occupe, la contribution est conjointe, et il s'ensuit que le chiffre des pensions à être payées en conformité du projet de loi sera beaucoup plus élevé que celui des pensions servies par n'importe quel chemin de fer américain ; ce que voyant, les employés, qui ne prévoient pas que l'Intercolonial puisse jamais faire mieux que les chemins de fer américains, dont l'exploitation est très fructueuse, ont pensé qu'il valait mieux adopter le régime anglais et faire verser au chemin de fer une contribution égale à la leur. Il va sans dire que les conséquences sont tout à leur avantage. Ils se rendent compte que le chiffre de la pension à être payée en conformité du projet de loi sera plus élevé que celui des pensions servies par n'importe quel chemin de fer de ce continent ou de tout autre.

M. FOWLER : Et beaucoup plus élevé qu'il n'eût été si votre projet avait prévalu, c'est-à-dire si l'Etat avait été seul à contribuer au fonds de retraite.

L'hon. M. EMMERSON : Précisément ; car si le Gouvernement avait été seul à y contribuer, les employés ne pouvaient raisonnablement compter obtenir plus que n'ont donné et que ne donnent les plus importants réseaux de ce contient. Il est bien évident que les recettes de l'Intercolonial ne permettent pas d'atteindre un tel résultat. On sait quelle est la situation financière de ce chemin de fer ; or, comme cette situation existe depuis des années, il est impossible de compter que l'Intercolonial puisse jamais se montrer plus généreux que les grands réseaux américains, dont l'exploitation est très rémunératrice.

M. E. M. MACDONALD : Je suis enclin à me ranger à l'avis de l'honorable député de King (M. Fowler), qui a dit, en commençant ses observations, que l'Etat devrait, selon lui, pourvoir à la pension des employés qui vont être immédiatement mis à la retraite, au lieu de faire peser moitié de ce fardeau sur le personnel de l'Intercolonial et de grever tout de suite le fonds de retraite d'une manière assez sérieuse. Ayant dû m'absenter un instant, j'ignore quelle réponse le ministre a faite à cette proposition, mais il serait sage, à mon avis, de l'agréer au moment où l'on va créer ce fonds.

D'après les entretiens que j'ai eus avec les employés à ce sujet, j'estime que le ministre a raison de permettre qu'ils soient admis à contribuer au fonds. Le sentiment qui a prévalu en ces derniers temps, c'est que si le chemin de fer devait être seul à contribuer, c'est à lui seul aussi qu'il appartiendrait de disposer du fonds ; d'où il suivrait que le contrôle et la répartition lui en appartiendraient absolument, conséquence que les employés sont enclins à considérer comme fâcheuse. C'est pourquoi ils aiment mieux, comme l'a dit le ministre, contribuer leur part, afin d'être représentés en ce qui concerne la répartition des deniers.

M. FOWLER : S'ils sont en minorité, cette représentation ne leur sera guère utile.

M. E. M. MACDONALD : Néanmoins, ils seront représentés de telle sorte que leur manière de voir en la matière pourra être pleinement exposée et être mûrement délibérée, et, je n'hésite pas à l'affirmer, ils considéreront une institution de cette sorte comme étant inaccessible à l'arbitraire. J'aimerais que le ministre étudiât la question de savoir s'il n'y a pas lieu que l'Etat fournisse les deniers nécessaires au paiement de la pension des employés qui doivent être incessamment mis à la retraite ; et je crois que l'on pourrait démontrer au ministre, d'une manière claire et logique, qu'il est vraiment injuste de faire payer par le personnel la contribution prévue à l'article 5 et dont l'objet est de pourvoir à la pension des employés dont les services ne seront plus requis. Les employés actuels ne sont pas responsables de cet état de choses au même degré qu'ils le seraient si le fonds de retraite existait déjà.

L'hon. M. EMMERSON : Il est impossible de suivre ce conseil sans dénaturer entièrement le projet de loi. Celui-ci est basé sur le rapport d'actuaires, et certaines hypothèses peuvent se réaliser ou non.

M. FOWLER : Le ministre dit que tous les détails du projet ont été arrêtés par des actuaires ; ces mêmes actuaires ne pourraient-ils pas déterminer quelle somme le Gouvernement devrait verser pour indemniser le fonds de la perte occasionnée par la mise à la retraite des cent employés qui doivent immédiatement toucher une pension ? Il me semble que cela serait très facile.

L'hon. M. EMMERSON : Beaucoup de choses seraient possibles, mais je tiens à éviter tout retard. Je désire que le nouveau régime entre en vigueur dès le premier jour du prochain exercice, et j'aurai beaucoup de peine à y arriver. Je suis prêt à proposer l'adoption du projet de loi avec toutes les propositions qu'il renferme et qui m'ont été suggérées par les employés eux-mêmes.

J'imagine, je suis même certain, qu'ils comprennent parfaitement leur intérêt. J'ai justement discuté ce point avec eux il y a à peine dix jours, et ils n'avaient pas modifié leur manière de voir. Je crois qu'il vaut mieux laisser le bill en son état actuel.

M. FOWLER : Le ministre dit-il que les employés consentent à ce que ces hommes touchent une pension à même le fonds de retraite sans aucune contribution additionnelle de la part du Gouvernement ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui.

M. FOWLER : Ce n'est pas ce que j'avais compris. Je n'ai pas eu les mêmes avantages que le ministre pour consulter les employés, mas j'ai conversé avec plusieurs d'entre eux et je sais qu'ils considèrent cette éventualité comme très grave. L'excuse que donne le ministre quant au retard ne vaut rien ; il suffirait d'une demi-heure pour rédiger un amendement, et un actuaire pourrait calculer en très peu de temps la somme que le Gouvernement aurait à contribuer. Il ne resterait plus qu'à signer un chèque et tout serait dit. On a consacré plusieurs années à l'élaboration de ce projet de loi, et une demi-heure de plus n'en compromettrait pas l'existence.

L'hon. M. EMMERSON : Il faudrait refaire tous les calculs, et l'affaire ne serait pas aussi facile que l'honorable député semble le croire. Je prends la proposition telle qu'elle est faite par les employés, non pas pris isolément, mais sous forme de résolution adoptée par les diverses organisations sur tout le réseau. Le projet a été ébauché par eux-mêmes et il renferme spécialement cette disposition. Même la députation qui est venue ici l'autre jour a déclaré qu'elle comprenait parfaitement que cette disposition serait une charge pour les jeunes employés ; mais le personnel en général n'a pas demandé d'éliminer cette disposition du bill.

M. FOWLER : La députation n'a-t-elle pas invité le Gouvernement à contribuer 2 p. 100 tandis que les employés contribueraient 1 p. 100, à titre de compensation du projet de loi ?

L'hon. M. EMMERSON : Un des délégués voulait que le chiffre des pensions fût plus élevé, et il le sera, ainsi que la Chambre s'en rendra compte par les amendements qui me restent à proposer. D'un autre côté, ce même délégué aurait désiré voir diminuer la contribution de chaque employé, mais je n'ai pu y consentir parce qu'il aurait fallu changer entièrement le projet.

M. FOWLER : Il aurait suffi de faire d'autres calculs.

L'hon. M. EMMERSON : Je suis informé par l'actuaire que ce travail demanderait plusieurs semaines. Les actuaires de Montréal ont pris plusieurs mois pour régler les détails du projet, et je sais personnellement que les actuaires du ministère des Finances y ont ensuite consacré beaucoup de temps.

M. BLAIN : Le ministre nous apprend que cent employés seront immédiatement mis à la retraite ; voilà qui ne laissera pas d'avoir un certain effet sur l'exploitation future du chemin de fer. Ces employés, se propose-t-ils de les remplacer par cent autres, par cinquante ou par combien ?

L'hon. M. EMMERSON : Il en est un certain nombre dont l'Intercolonial pourrait se passer sans inconvénient. Je sais personnellement qu'il en est ainsi à l'égard de certaines parties du réseau. Il va sans dire que la mise à la retraite de ces vieux employés nous permettra de donner de l'avancement aux jeunes ; elle nous permettra aussi de donner un emploi plus permanent à des personnes qui ne font pas encore partie du personnel permanent, mais elle n'aura guère pour effet de grossir la liste des employés permanents du chemin de fer. Au fur et à mesure que les vieux mécaniciens prendront leur retraite, ils seront remplacés par des plus jeunes auxquels succèderont des chauffeurs. Il en sera de même des conducteurs.

M. BLAIN : Mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) et certains autres députés de la droite nous ont maintes fois parlé de l'augmentation de salaire accordée par le gouvernement actuel aux employés du chemin de fer, et nous commençons à comprendre comment il se fait que l'exploitation de l'Intercolonial ne soit pas plus fructueuse. Nous qui habitons loin de ce chemin de fer et ne sommes pas au fait des conditions qui prévalent dans les régions qu'il dessert, il nous faut aller aux renseignements ; c'est pourquoi je demanderai au ministre si parmi ces cent employés il s'en trouve qui ont obtenu de l'avancement au cours des trois ou quatre dernières années?

L'hon. M. EMMERSON : Il s'en trouve. En vertu des règlements des associations, tout avancement conféré par le bordereau de paye affecte tous les employés sans exception, qu'ils aient dépassé la limite d'âge ou qu'ils ne l'aient pas encore atteinte ; les bons employés ne sont pas mieux traités que les mauvais, tous sont sur un pied de parfaite égalité. J'ai à maintes reprises déclaré ici même que certains employés sont devenus, en raison de leur âge, un fardeau pour l'Intercolonial. C'eût été faire injure à la population de ce pays, j'en suis sûr, que de les jeter brutalement sur le pavé.

Il y a une couple d'années, mon honorable ami de King (M. Fowler) faisait observer à la Chambre que certains employés ne gagnaient pas 10 cents par jour. Je ne pouvais approuver son dire ; mais si l'on consulte les statistiques, on relève les noms de vieillards de soixante-quinze, de soixante-dix-sept, de soixante-dix-neuf et même de

quatre-vingts ans qui, après avoir été à l'emploi de l'ancien chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, de l'ancien chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et de l'ancien European and North-American Railway, furent, à la fondation de la confédération, transférés à l'Intercolonial au service duquel ils ont blanchi.

Au cours des dix dernières années, les appointements des employés de l'Intercolonial ont été augmentés d'environ $1,000,000.

M. BLAIN : L'honorable ministre a répété maintes fois, en faisant à la Chambre l'exposé des résultats de l'exploitation de l'Intercolonial, que l'établissement de ce chemin de fer nous avait été imposé par le pacte fédératif ; mais ceux qui n'habitent pas les régions qu'il dessert se demandent souvent comment il se fait que l'exploitation de l'Intercolonial ne soit pas fructueuse en cette ère de prospérité que nous traversons, alors que le besoin de voies ferrées se fait si impérieusement sentir et qu'il s'accuse une activité extraordinaire dans le transport des marchandises et des voyageurs.

Si cette exploitation n'est pas rémunératrice en ces jours de prospérité, sous une administration qui, aux yeux du ministre, doit être parfaite, quand donc le sera-t-elle ? La lumière nouvelle qui se fait réside en ce que le ministre attribue les mauvais résultats de l'exploitation de l'Intercolonial à une centaine d'employés qui, étant incapables d'accomplir la tâche qui leur est assignée, n'ont pas gagné le salaire qui leur a été payé et que, pour cette raison, ils seront mis à la retraite dans quelques mois. Mon honorable ami a donné de l'avancement à ces employés, les sachant incapables de remplir leur devoir ; d'où il y a lieu de conclure qu'il n'a pas su administrer le chemin de fer en homme versé dans la pratique des affaires. Persister à employer des personnes qui ne valent pas le salaire qu'on leur paie n'est pas seulement de mauvaise politique, c'est aussi exposer la vie des gens à de grands dangers. La Chambre eût beaucoup plus volontiers voté une pension à ces vieillards qui, au dire du ministre, devront être mis à la retraite d'ici à quelques mois.

M. FOWLER : Le ministre a fait allusion à une assertion que j'ai faite il y a environ un an à l'endroit de certains employés de l'Intercolonial. Mon observation était censée viser et visait expressément non pas les employés chargés de l'entretien du chemin de fer, mais bien ceux des ateliers. Je tiens à faire voir au ministre que mon assertion n'avait rien d'exagéré : en effet, quiconque est quelque peu entendu aux choses de l'industrie sait parfaitement que lorsque l'on confie le soin d'une machine à un homme inexpérimenté, non seulement cet homme ne gagne pas 10 cents par jour, mais il est susceptible, chaque jour qu'on l'emploie, de faire perdre des sommes considérables. Voilà l'état de choses qui régnait aux ateliers de Moncton ; on n'y a pas encore remédié tout à fait. On a opéré certains changements, et j'espère qu'il en sera effectué davantage à l'avenir.

Il ne suffira pas de se débarrasser de ces cent employés ; il restera encore beaucoup de lacunes à combler, beaucoup d'améliorations à accomplir. Il n'y a aucune raison pour que l'Intercolonial ne solde pas ses frais d'exploitation, tout en payant un taux raisonnable d'intérêt sur les capitaux qui y ont été placés. A l'heure actuelle, les tarifs de l'Intercolonial, celui des marchandises notamment, sont tout aussi élevés, sinon plus, que ceux de n'importe quel autre chemin de fer des provinces de l'Est ; à certains égards, ils sont même plus élevés. Dans les provinces de l'Ouest, dans celle d'Ontario en particulier, on s'imagine en certains milieux que la population des Provinces maritimes bénéficie largement du bon marché auquel l'Intercolonial transporte les marchandises.

M. BLAIN : Que mon honorable ami me permette de dire que si nous nous sommes fait une telle idée, la faute en est au ministre et à son prédécesseur, qui ont affirmé tous deux que le tarif des marchandises de l'Intercolonial est de moitié moins élevé que celui de n'importe quel autre chemin de fer du Canada.

M. FOWLER : Je tiens à déclarer ici, sur ma foi de représentant du peuple, que quiconque, ministre ou non, fait une assertion semblable, affirme une chose contraire à la vérité des faits. Les tarifs de gare à gare de l'Intercolonial sont tout aussi élevés que ceux de n'importe quel autre chemin de fer de l'est du Canada, et ses tarifs d'entier parcours sont les mêmes que ceux des autres chemins de fer, parce qu'il est obligé de soutenir la concurrence avec eux. L'Intercolonial ne favorise pas plus les Provinces maritimes que les provinces de l'ouest ; grâce à ce chemin de fer, ces dernières peuvent expédier leurs produits à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et à l'île du Prince-Edouard, et elles profitent de ce qu'il n'existe pas de barrière douanière pour les vendre chez nous à meilleur marché qu'elles ne les vendent chez elles, ce qui est de nature à nuire aux fabricants des Provinces maritimes. Si cette voie ferrée est profitable pour quelqu'un, c'est plutôt pour la population d'Ontario que pour celle des Provinces maritimes. Celle-ci ne tire aucun avantage dont celle-là ne jouit pas.

Je me plais à espérer que le ministre continuera d'améliorer le chemin. Il est aujourd'hui en excellent état, et je compte que le ministre n'ira pas tenter de pratiquer l'économie au détriment de l'efficacité du service. Mais il se fait beaucoup de gaspillage ; les comptes publics nous en fournissent mainte preuve. Ainsi on a acheté des terrains que des intermédiaires ont fait payer beaucoup trop cher. On en peut dire autant de toutes les fournitures achetées

pour l'Intercolonial. Supprimez ces profits illégitimes et exploitez le réseau en hommes pratiques.

Nous ne demandons pas que les tarifs des marchandises soient plus bas que de raison; nous comptons être sur le même pied que les autres provinces, ne nous attendant pas à être plus favorisés que nos concitoyens. Tout ce que nous demandons, c'est, comme l'a dit mon honorable ami d'York, qu'en ce qui concerne l'Intercolonial nous soyons traités avec justice, et je considère comme injurieuse pour la population des Provinces maritimes toute assertion contraire faite par quelque député de l'Ontario, de quelque côté de la Chambre qu'il siège.

M. BLAIN : Prenez la parole du ministre et non la mienne.

Sur l'article 5 (contributions des employés).

M. E. M. MACDONALD : Dois-je entendre que le ministre a résolu de ne rien changer et que la première contribution mensuelle sera de 3 p. 100 ? Le taux me paraît un peu fort.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai déjà discuté ce point.

M. FOWLER : Au lieu de fixer le taux du premier versement à 3 p. 100 du salaire de chaque employé, je conseillerais de faire commencer la contribution un peu plus tôt et de la répartir sur deux mois.

L'hon. M. EMMERSON : Comme faire cela avant l'entrée en vigueur de la loi ?

M. FOWLER : Vous pouvez modifier le projet de loi de façon à le faire.

Sur l'article 7 (composition du conseil).

M. FOWLER : Cet article me paraît absolument injuste. Les employés contribuent exactement la même somme que le Gouvernement, et cependant vous attribuez le contrôle entier à une partie qui ne fournit que la moitié des deniers. Vous être associés au même titre que les employés, mais vous comptez au conseil le même nombre de représentants qu'eux et, en outre, vous voulez que le président soit le gérant général, qui aura voix prépondérante. Les voix seront 3 contre 2. Il me semble que le nombre de voix devrait être égal de part et d'autre.

L'hon. M. EMMERSON : Alors, c'est un jeu de bascule que vous voulez ?

M. FOWLER : Je veux qu'il y ait égalité et qu'en cas de divergence d'opinion on en appelle au ministre.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai discuté ce point avec les employés. On conçoit aisément que pour faire une dépense de cette nature le Gouvernement se trouve dans une position bien différente de celle d'une institution particulière à laquelle il est loisible de faire de ses fonds l'emploi qui lui convient. Cette contribution provenant des recettes de l'Intercolonial sera en tout temps assujettie aux investigations de l'auditeur général et du Parlement. Le ministre en exercice ou les membres du Gouvernement devrait rendre compte de la répartition de ce fonds, de l'usage qui en sera fait, de tout ce qui s'y rapporte ; or, puisqu'ils devront être responsables devant le Parlement et au pays, il convient assurément de leur conférer, du moins dans une certaine mesure, le droit d'exercer leur jugement et de contrôler les dépenses.

Ce principe est appliqué généralement dans l'administration de tous les chemins de fer ; dans ce cas particulier, l'administration de l'Intercolonial doit nécessairement exercer l'autorité voulue. Le gérant général de l'Intercolonial est de droit président de la commission. Le ministre chargé de la direction du département est responsable du choix de deux fonctionnaires de l'Intercolonial qui doivent agir en qualité de membres de cette commission. Les employés ont le droit de choisir les deux autres membres du bureau de direction. Il y a donc le ministre qui nomme deux membres de cette commission, les fonctionnaires qui choisissent deux autres membres ; il y a de plus le gérant général qui est de droit président du bureau. Cela semble juste. On comprendra que les membres du bureau qui se trouvent intéressés aux questions relatives aux chemins de fer, auront tout intérêt à empêcher les dépenses extravagantes, tout autant que les employés eux-mêmes, parce que chaque dollar perçu des employés représentera un dollar de recettes fournies par le réseau.

M. FOWLER : Jusqu'à concurrence de $100,000 ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, jusqu'à concurrence de $100,000 ; on se propose de changer le mode de contribution, d'augmenter ou de diminuer celle-ci selon que cela sera nécessaire.

M. FOWLER : Cette disposition ne s'applique qu'aux cas où il faut un montant considérable.

L'hon. M. EMMERSON : Ce montant est de $100,000 aujourd'hui ; cette somme suffira d'ici à quelques années ; mais il peut arriver un jour où il sera nécessaire de se procurer un montant plus considérable, par suite de l'extension que prendra cette voie ferrée et des conditions qui pourront se présenter à l'avenir, mais $100,000 sont un montant suffisant aujourd'hui. Je ne puis voir comment on pourrait suivre un autre système avec avantage ; mon honorable ami, en y réfléchissant, constatera que puisque l'administration de l'Intercolonial est soumise à l'auditeur général et au Parlement, elle doit certainement avoir la haute main sur la disposition des fonds ; s'il en était autrement, on se trouverait dans le cas d'un

maître d'équipage responsable de la direction de son navire, mais impuissant à donner les ordres quant à la direction que le pilote doit donner à ce vaisseau. Mon honorable ami peut parler de la soumission que le Gouvernement peut exiger du gérant de l'Intercolonial ; mais les gouvernements se succèdent et je ne fais qu'appliquer le principe qui me semble le plus rationnel et le plus juste.

M. FOWLER : Je n'insinue rien contre tel ou tel Gouvernement, mais j'envisage cette question au point de vue de la loi. Votre limite se chiffre à $100,000 ; supposons qu'il vous faille percevoir $150,000 de contributions de la part des employés pour réaliser ce montant. Ces derniers se trouveront à payer $150,000, tandis que le Trésor ne déboursera que $100,000.

L'hon. M. EMMERSON : Non, car nous payons un dollar pour un dollar.

M. FOWLER : Oui, jusqu'à concurrence de $100,000. Mais supposons que les fonctionnaires soient obligés de souscrire $150,000 ; ces gens-là se trouveront à payer trois cinquièmes et le Trésor fédéral seulement deux cinquièmes de ce montant. N'empêche que le Gouvernement aura absolument la haute main sur cette voie ferrée. Pourquoi dans ce cas-là ne pas fixer un nombre impair, tout en laissant aux intéressés le droit d'en appeler au ministre ? Cela devrait assurément donner davantage satisfaction.

M. E. M. MACDONALD : Si l'état de choses dont vient de parler mon honorable ami (M. Fowler) se produit, tout ce que l'honorable ministre aura à faire, ce sera de s'adresser au Parlement pour lui demande de modifier ce système de représentation dans cette commission. J'avais songé à demander à l'honorable ministre s'il ne serait pas sage d'établir une division territoriale quant à l'élection des représentants des employés dans cette commission.

M. FOWLER : Un règlement pourrait pourvoir à cela.

M. E. M. MACDONALD : L'article 8 contient une disposition disant que le bureau pourra faire des règlements fixant l'époque et l'endroit des élections. Mais je me demande si cette disposition permet au bureau de délimiter le district qui peut élire un représentant. Il pourrait arriver qu'on n'élirait des représentants que d'une seule province en éliminant toutes les autres parties du pays.

M. FOWLER : Le paragraphe "c" ne contient-il pas une disposition à l'égard de ce cas-là ?

M. E. M. MACDONALD : Cette disposition ne s'applique qu'à la nomination des employés. . .

M. FOWLER : Elle dit que ceux qui contribuent ont le droit de voter.

M. E. M. MACDONALD : Oui, mais la loi ne devrait-elle pas contenir une disposition disant qu'un des employés devrait être élu par un district situé disons à l'est de Moncton, et un autre par un district situé à l'ouest de Moncton." Si l'on en arrivait à une entente semblable, nous aurions, je crois, une meilleure garantie que cette organisation-là fonctionnerait à l'amiable et avec succès. Dans le cas contraire, une partie de cette ligne qui compterait un plus grand nombre d'employés, pourrait élire continuellement des représentants et mettre à l'écart d'autres districts qui ont, pourtant, droit d'être représentés dans ce bureau. Il me semble que ce point-là devrait être étudié avec soin.

M. FOWLER : Il me semble que l'intention première était que ces personnes-là fussent choisies dans le district de Moncton, de façon à pouvoir assister facilement aux réunions de la commission. Notre collègue (M. E. M. Macdonald) voudrait qu'un de ces employés fût élu par ses compagnons de travail dans la Nouvelle-Ecosse ; un autre par ses compagnons de travail du Nouveau-Brunswick, etc., de façon à partager la représentation autant que possible.

M. MACDONALD : Oui, car alors les employés d'une partie du réseau ne seraient pas occupés par cette idée que leurs intérêts sont à la merci de gens qui ne connaissent aucunement l'état de chose qui existe dans leur district respectif. A mon avis, il ne serait pas opportun de concevoir un bureau de fonctionnaires ou d'employés demeurant à Moncton. Les moyens de transport sont si faciles que les représentants ne sauraient éprouver de difficultés à se rendre aux réunions de ce bureau.

L'hon. M. EMMERSON : Si l'on attaque des questions de géographie, on s'expose à soulever d'autres problèmes. Les employés ne peuvent élire que deux représentants. Mais il y a plusiers catégories d'ouvriers ; ainsi, nous avons le personnel des trains, les hommes d'équipe, les ouvriers des ateliers, les télégraphistes et autres encore. On pourrait demander que chacune de ces divisions du service fût représentée dans cette commission. Mon honorable ami (M. G. M. Macdonald) établit sa ligne de division à Moncton. . .

M. MACDONALD : Je le faisais pour donner un exemple.

L'hon. M. EMMERSON : Je comprends, mais prenons cet exemple et supposons qu'on décrète qu'un fonctionnaire sera choisi par les employés qui travaillent à l'est de Moncton, tandis qu'un autre se trouvera à représenter les ouvriers du district situé à l'ouest de cette ville. Il y a des endroits situés au sud de Moncton ; de plus, il faudra tenir compte des embranchements. On vous demandera d'aller encore plus loin. . .

M. J. J. HUGHES : N'oubliez pas l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. EMMERSON : Non.

M. E. M. MACDONALD : Cette partie devra être considérée comme se trouvant à l'est de Moncton.

L'hon. M. EMMERSON : Oui, mais au point de vue géographique, il est plutôt au nord. On pourrait encore pousser les choses plus loin et demander que les différentes nationalités soient représentées dans ce bureau.

M. E. M. MACDONALD : Mais non !

L'hon. M. EMMERSON : Oui, car il est inutile de fermer les yeux à l'évidence. Mon avis est qu'il faut composer un bureau peu nombreux. Je crois que les employés de l'Intercolonial, qui sont intelligents et qui comprennent leurs propres intérêts, choisiront parmi eux des gens qui, alors même qu'ils habiteraient à l'est ou à l'ouest de Moncton, seront censés posséder toutes les qualités voulues pour les représenter dans ce conseil. Je crois encore qu'un bureau composé de quelques membres seulement, sera plus à même de surveiller et de protéger les intérêts des ouvriers ; je crois, en outre, que les intérêts de l'Intercolonial seront tout autant en sûreté entre les mains d'un bureau formé de quelques membres que par un bureau plus considérable en nombre. J'ai réfléchi sérieusement à cette question ; j'en suis arrivé à la conclusion de ne pas baser le choix des membres du bureau sur des considérations géographiques ou de toute autre nature ; j'ai cru que les employés devaient avoir la liberté de choisir qui leur semblera le plus digne de les représenter. Je suis convaincu que leur choix tombera sur des hommes dignes ; je professe la plus grande estime pour les ouvriers de l'Intercolonial, et je n'hésite pas à dire que les délégués qui obtiendront la majorité des suffrages, doivent être considérés comme dignes de confiance.

L'hon. M. HAGGART : Ce bureau aura-t-il le droit de décider qui participera aux fonds ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, du moment que le ministre les approuvera, ce bureau pourra adopter des règlements.

L'hon. M. HAGGART : Ne peut-il pas arriver que le département congédie un certain nombre d'employés et que la commission ne veuille pas accorder une pension de retraite à ces fonctionnaires-là ?

L'hon. M. EMMERSON : Ce fait-là ne peut se produire.

L'hon. M. HAGGART : Il est possible.

L'hon. M. EMMERSON : Non.

M. DANIEL : Ces contributions de 1½ p. 100 seront-elles perçues sur le salaire véritable que chacun de ces employés touchera durant l'année ? Dans un grand nombre de cas, il existe une différence très accusée, différence dont le résultat se fera sentir dans la contribution de ces employés-là. Si je ne me trompe, cette disposition signifie que la retenue de 1½ p. 100 sera calculée sur le salaire lui-même.

L'hon. M. EMMERSON : Le salaire mensuel. Si un ouvrier gagne $40 par mois, il paie 1½ p. 100 sur son salaire.

M. DANIEL : Un grand nombre de ces employés gagnent de $40 à $60 par mois, mais ils font beaucoup d'extras et touchent des frais de déplacement. Tiendra-t-on compte de tout cela et la retenue de 1½ p. 100 devra-t-elle être perçue sur le montant réalisé par les employés durant le mois ?

L'hon. M. EMMERSON : Je ne sache pas qu'on accorde d'extras à un employé quelconque, à moins qu'il n'en soit fait mention dans son état de compte. Il y a des hommes qui, en faisant la fonction d'agent des compagnies de mesasgeries, retirent une commission de ces dernières, mais cela ne concerne en rien l'administration de l'Intercolonial ; la retenue de 1½ p. 100 ne s'opérera que sur les salaires payés à ces employés par l'Intercolonial. Anciennement les employés recevaient des suppléments de salaires au moyen de bons. C'est ainsi, par exemple, qu'un employé dont le salaire mensuel était de $70, pouvait donner son bon et obtenir $10 de plus. Dès que j'eus constaté cet état de choses, je décidai que si un homme méritait un salaire de $80 par mois, on devait lui payer ces gages-là, mais qu'il ne saurait retirer $70 par mois plus $10 d'après ce système des bons.

M. E. M. MACDONALD : Que décidez-vous pour le cas d'un mécanicien, d'un serre-freins ou d'un conducteur qui font un service supplémentaire ou spécial ?

L'hon. M. EMMERSON : Dans ce cas la retenue varierait chaque mois, selon la somme qui lui serait payée. On ne paie ni salaire ni gages fixes aux mécaniciens ni aux conducteurs ; tout dépend de leurs courses, et ils peuvent faire beaucoup d'ouvrage de surcroît.

M. DANIEL : Quel total va représenter, par mois, le 1½ p. 100 ?

L'hon. M. EMMERSON : Environ $52,000 par année.

M. BLAIN : Il y a quelques instants, j'ai parlé des prix de l'Intercolonial pour le transport des marchandises, et l'honorable député de King a paru désapprouver ce que j'ai dit sur ce sujet au comité. Je voudrais tout simplement lire . . .

L'hon. M. EMMERSON : Cela a-t-il rapport à la question dont il s'agit ?

M. BLAIN : Pas beaucoup, mais, comme on a douté de ma véracité, je trouverais toute juste qu'on me permît de prouver ce que j'ai avancé.

M. FOWLER : J'espère bien que mon honorable ami n'ira pas croire que j'ai douté de sa sincérité.

M. BLAIN : Non, pas du tout ; mais je tiens seulement à rappeler que lorsque M. Blair était ministre des Chemins de fer, il a déclaré que les tarifs de l'Intercolonial étaient beaucoup moins élevés que ceux des autres chemins de fer canadiens, et que le ministre actuel des Chemins de fer a ensuite confirmé cette déclaration. Au cours d'une discussion qui eut lieu le 28 mai 1903, le ministre actuel des Chemins de fer disait (voir page 3814 du compte rendu officiel des débats) :

On proteste contre les prix de transport sur l'Intercolonial, simplement parce qu'on s'imagine que cela n'est à l'avantage que d'une partie du pays. Il est évident, toutefois, que cette réduction des tarifs de transport favorise également et la population d'Ontario et de Québec et celle des Provinces maritimes.

L'hon. M. EMMERSON : Pas le député actuel.

M. BLAIN : Non, son prédécesseur. L'honorable député de Pictou (M. Bell) disait, en 1903 :

Mais en justice pour nos amis d'Ontario, il faut leur tenir compte que leurs remarques de ce soir ont été provoquées par la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX : Comment cela ?

L'hon. M. EMMERSON : Ce n'était pas moi, je n'étais pas ministre des Chemins de fer et des Canaux en 1903.

M. BLAIN : Dans sa réponse, le ministre des Chemins de fer et des Canaux demanda " Comment cela ?" et M. Bell répondit :

Parce qu'il a dit à la face du pays que les tarifs du chemin de fer intercolonial étaient de 50 p. 100 moins élevés que les taux des autres chemins de fer du Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les tarifs du Grand-Tronc et du Pacifique.

Ce que j'ai dit, c'est qu'en 1903, le ministre des Chemins de fer et des Canaux a fait la déclaration que je viens de lire. Si j'en avais le temps, j'exhumerais une autre déclaration faite par le ministre actuel des Chemins de fer et des Canaux, et je le prierais de dire si la déclaration citée en premier lieu est exacte et s'il ne l'a pas confirmée dans une discussion subséquente.

L'hon. M. EMMERSON : S'il s'agissait d'un point important et ayant rapport à la présente discussion, je pourrais démontrer d'une façon irréfutable que les tarifs locaux de l'Intercolonial pour le transport des marchandises sont de beaucoup moins élevés que ceux du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc dans la partie est du Canada. Que mon honorable ami veuille prendre patience, je lui prouverai plus tard, chiffres en mains, le bien fondé de ma déclaration, mais je ne vois pas l'utilité d'une controverse comme celle-ci, dans le moment.

M. BLAIN : Je demande pardon à mon honorable ami d'avoir interrompu son discours, et j'admets qu'en cela j'ai péché contre le règlement. Quant à vous, monsieur le président, je vous remercie d'avoir bien voulu me permettre de présenter mes observations.

M. FOWLER : Ayant été amené à prendre part à cette discussion, je tiens à dire qu'à l'exception de la houille et de la farine . . .

M. DANIEL : Et du foin . . .

M. FOWLER : Et du foin, dans certains cas, l'Intercolonial ne transporte pas les marchandises à meilleur marché que les autres chemins de fer, quoi qu'en dise le ministre actuel des Chemins de fer.

L'hon. M. EMMERSON : J'aurai l'occasion de prouver, plus tard, le bien fondé de ma déclaration ; elle résistera à celle de l'honorable député.

Sur l'article 8 :

8. Le conseil peut, subordonnément à l'approbation du ministre et aux dispositions de la présente loi, faire des règles et règlements pour les fins suivantes :

a) Le gouvernement du conseil, et l'époque où, et la manière en laquelle se doivent tenir les réunions du conseil ;

b) L'époque et l'endroit où, et la manière en laquelle doivent se faire les élections pour les membres du conseil qu'élisent les employés, ainsi que la manière de remplir les vacances se produisant parmi eux ;

c) l'admission des employés ou personnes à contribuer ou à participer aux bénéfices de la caisse ;

d) la fixation du montant de la contribution à être versée, ou de l'allocation à être reçue, en quelque cas que ce soit, par tout employé ;

e) les époques où, la manière en laquelle, et toutes les conditions où ladite allocation doit être payable et les paiements effectués;

f) la distribution et l'emploi des fonds pour le service efficace de la caisse ;

g) d'une manière générale le bon et efficace accomplisement des objets de la présente loi.

M. FOWLER : Je ne comprends pas tout à fait le paragraphe "c", à cause de la définition suivante du mot "employé" :

Employé comprend et signifie tout fonctionnaire et ouvrier mâle au service de Sa Majesté, dont il s'agit dans la présente loi, faisant partie du personnel dûment nommé du chemin de fer et donnant tout son temps au service de ce chemin de fer.

L'article 5 dit qui devra contribuer ;

Tout employé devra contribuer mensuellement à la caisse 1½ p. 100 du traitement ou du salaire qu'il touche régulièrement tous les mois.

Le projet définit d'abord ce qu'est un employé et prescrit ensuite que tout employé contribuera à la caisse et participera aux

bénéfices. Qui participera aux bénéfices ? C'est ce qui est établi dans d'autres articles. Ainsi l'article 12 dit que :

Les personnes des classes suivantes...

y participeront. Le paragraphe "c" de l'article 8 dit que :

L'admission des employés ou personnes à contribuer ou à participer aux bénéfices de la caisse...

sera déterminée par le conseil. Je ne vois pas la raison de cette disposition. Il est déjà dit que tout employé devra contribuer à la caisse. Je ne conçois pas que l'on reconnaisse ce pouvoir au conseil.

L'hon. M. EMMERSON : Cet article dit que :

Le conseil peut subordonnément à l'approbation du ministre et aux dispositions de la présente loi, faire des règles et règlements...

concernant l'admission des employés, c'est-à-dire concernant la manière dont devra se faire l'examen médical. Le projet exige que les employés soient âgés de moins de trente-cinq ans.

M. FOWLER : Non.

L'hon. M. EMMERSON : Oui.

M. FOWLER : Ah ! les employés qui seront nommés plus tard ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui. Le conseil doit faire des règlements pour l'examen médical de tout employé qui sera nommé plus tard. Ceux qui sont déjà à l'emploi du réseau sont de droit admis à contribuer et à participer aux bénéfices de la caisse.

M. FOWLER : Oui, mais le paragraphe "c" limite cette admission.

L'hon. M. EMMERSON : Oui, mais tout cela est assujetti aux dispositions du projet et il faut établir des limites par rapport à ceux qui seront régis par la loi plus tard, lorsqu'ils entreront à l'emploi du chemin de fer. Le conseil ne pourrait faire de règlement empêchant un employé du chemin de fer de participer aux avantages accordés par la loi, si cet employé appartenait à une des classes mentionnées dans la loi. Il n'a pas le pouvoir de faire de règlement excluant un employé déjà à l'emploi du chemin de fer.

M. FOWLER : On aurait dû laisser de côté les mots "contribuer à" et dire tout simplement :

L'admission des employés ou personnes à participer aux bénéfices de la caisse.

Car on ne peut être admis à participer aux bénéfices qu'à certaines conditions. Il faut qu'un médecin vous ait jugé incapable de travailler, puis que le conseil se prononce. Mais je ne vois pas l'utilité des mots "contribuer à".

L'hon. M. EMMERSON : Je l'ai dit, ces mots concernent les employés qui seront nommés plus tard.

M. FOWLER.

M. FOWLER : Plus tard ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, plus tard. Ils ne peuvent concerner ceux qui sont déjà nommés.

M. FOWLER : Peut-être que non, mais ils soulèvent une question.

M. LENNOX : J'appellerai l'attention de l'honorable ministre sur le paragraphe "e" de l'article 8, qui dit :

Les époques où, la manière en laquelle, et toutes les conditions où ladite allocation doit être payable, et les paiements effectués...

seront déterminés par le conseil. Le paragraphe "e" me paraît accorder au ministre un pouvoir très considérable, trop considérable même, et qui a été jugé très dangereux dans le passé. Il y a une disposition exactement de même nature dans les lois de 1874 et de 1878 qui ont permis au Grand-Tronc et à plusieurs autres compagnies d'adopter, sous l'empire de la loi relative à la Provident Insurance Company, des règlements par lesquels ils ont établi la clause dite clause de renonciation. La compagnie adopta la règle n° 15 ordonnant que quiconque aura reçu la somme prévue à titre d'assurance dans la loi, soit privé de toute autre compensation à laquelle il aurait eu droit. En d'autres termes, cette règle interdit aux parents d'un employé décédé de réclamer des dommages-intérêts pour cause de négligence de la part de la compagnie. L'Intercolonial a fait la même chose en vertu d'une disposition semblable qui lui permet d'adopter des règlements d'après lesquels une personne à qui il est payé une indemnité sous l'empire de cette loi sera privée de certains autres avantages auxquels elle aurait eu droit sans cela. L'Intercolonial peut faire des règlements le soustrayant à une obligation à laquelle il aurait été justement assujetti.

Cela ne devrait pas être. Une lutte acharnée s'est engagée au sujet des lois de 1874 et de 1878, auxquelles j'ai fait allusion tout à l'heure. La compagnie du Grand-Tronc s'est prévalu d'une disposition semblable figurant dans les lois de 1874 et de 1878, disposition qui l'autorisait à établir des règlements grâce auxquels les ouvriers à son service furent dépouillés de droits qui leur appartenaient. Après un débat animé au sein du Parlement, la compagnie se vit enlever ce pouvoir. Cette décision, attaquée devant les tribunaux, fut maintenue comme légale. Et cependant, la Chambre est invitée à ressusciter en faveur du conseil une disposition déjà condamnée par elle.

On peut bien dire que le conseil n'en usera pas. Nous ne le savons point. Rien ne nous garantit qu'il n'en usera pas. Le ministère tient dans sa main la majorité du conseil ; il est par conséquent excessivement dangereux de laisser au conseil toute discrétion relative à l'application du paragraphe "e" concernant les conditions d'ad-

missibilité au droit de contribuer au fonds et de partager dans les avantages. Les deux paragraphes en question confèrent au conseil le pouvoir de régler les conditions d'admissibilité au bénéfice de ces avantages. Aux termes de la loi, si elle est votée, l'ouvrier n'a pas d'autre alternative que de verser tous les ans à la caisse 1½ p. 100 de son salaire. Il doit faire partie de la société de gré ou de force ; et cependant le conseil aura tout pouvoir pour établir des règlements tels qu'ils annihileront le droit de l'ouvrier à réclamer une indemnité pour blessures reçues au service et dont l'incurie de l'administration pourrait être responsable.

J'invite respectueusement le ministre à étudier ce texte que je lui soumets à titre de paragraphe additionnel :

Aucune disposition ne pourra priver l'employé ou ses ayants droit de réclamer toute somme d'argent ou indemnité à laquelle ils auraient droit, si cette loi n'avait pas existé.

J'ai rédigé ce texte à la hâte et il pourrait sans doute être amélioré ; mais je crois qu'il pourrait faire disparaître les difficultés qui se sont déjà présentées à l'occasion de lois semblables. Je demande au ministre de réserver l'article, afin que ce point soit examiné.

M. E. M. MACDONALD : La propostion de l'honorable député de Simcoe mérite l'attention du ministre. Dans le fonctionnement de ces caisses de retraite, au Canada et ailleurs, il arrive souvent que les employés s'engagent par contrat à se priver, eux et leurs ayants droits, de tout recours en vertu du droit coutumier ou écrit, pour cause d'incurie de la part de l'employeur ; et ces engagements ont donné lieu à tant de procès qu'il est sage de prendre les mesures nécessaires pour en empêcher le retour. J'espère que les pouvoirs du conseil seront restreints de façon à leur interdire l'institution de règlements privant un employé ou, en cas de mort, ses ayants droit de réclamer une indemnité.

L'hon. M. EMMERSON : Si l'amendement de notre collègue (M. Lennox) est jugé nécessaire, je n'aurai pas d'objection à l'introduire dans la loi. Je ferai remarquer cependant que tous les règlements établis par le conseil doivent être compatibles avec les prescriptions de la loi en discussion, et celle-ci dispose que les employés recevront une certaine allocation payée mensuellement. Le conseil ne pourrait pas faire de règlements empêchant d'une manière quelconque le paiement de l'allocation prévue par la loi.

S'il existe un doute sur ce point, je veux bien le faire disparaître. Le conseil aura à établir des règlements relatifs au paiements des allocations, aux formules de quittances, etc. Mais il ne pourra en aucune manière modifier le mode de paiement ni y attacher de conditions, puisque la loi dit que l'argent sera versé. Dans tous les cas, je consens au renvoi de l'article.

M. LENNOX : Je remercie le ministre d'avoir consenti au renvoi. Je lui rappellerai que le texte des lois votées en 1874 et 1878 était semblable à celui de cet article. Ces lois étaient à l'effet d'autoriser le Grand-Tronc à mettre en réserve une partie de ses recettes pour constituer un fonds de secours au bénéfice de ses employés, et il était dit que la compagnie pourrait faire des règlements au sujet de la gestion de la caisse. Le ministre des Chemins de fer de l'époque, celui de la Justice, et autres avocats éminents soutinrent devant la Chambre que le Grand-Tronc ne pouvait pas faire des règlements privant les représentants du bénéficiaire de leur recours en justice. Mais les tribunaux en décidèrent autrement. Les magistrats qui avaient fait partie de la Chambre, des autorités reconnues, ont décidé que ces hommes pouvaient renoncer à leurs droits par contrat. Le Gouvernement combattit cette prétention, mais la cour suprême confirma la décision des premiers juges.

L'article en discussion contient une disposition semblable autorisant le conseil à régler les conditions auxquelles les allocations seront payées, et en vertu du jugement précité, il pourrait empêcher les héritiers d'un employé tué au service de réclamer l'indemnité à laquelle ceux-là auraient eu droit sans cette condition.

L'hon. M. EMMERSON : La loi dont parle mon honorable ami autorisait le Grand-Tronc à dépenser certaines sommes, mais elle n'organisait pas l'institution. Elle donnait à la compagnie le droit d'élaborer un système, tandis que le bill en discussion arrête l'ensemble du projet, laissant au conseil le soin d'en régler les détails conformément aux dispositions de la loi. Le conseil ne peut pas agir contrairement au but de la loi projetée ; c'est ce qui fait la différence avec l'ancienne loi concernant la compagnie du Grand-Tronc.

M. LENNOX : Je ne vois pas de différence, quant à moi. Les lois de 1874 et de 1878 réglaient que les ouvriers devaient contribuer une certaine somme, que la compagnie pouvait contribuer une certaine somme maximum et qu'ensemble ils devaient former un conseil chargé d'élaborer des règlements.

L'hon. M. EMMERSON : Aucun chiffre n'était mentionné.

M. LENNOX : Il était dit qu'on devait établir des règlements.

L'hon. M. EMMERSON : Pas à l'égard du chiffre de l'allocation.

M. LENNOX : Le ministre n'aura pas, par l'entremise des règlements du conseil, la faculté de modifier le chiffre des allocations à payer ; mais dans le cas qui nous occupe,

l'administration de la caisse de secours pouvait instituer certains règlements. Ce que je dis, c'est que si le Parlement attribue au conseil le pouvoir de régler les conditions auxquelles ces allocations pourront être payées conformément à la loi, il imitera la Chambre qui a voté la loi dont j'ai parlé.

L'hon. M. EMMERSON : Cet article peut être réservé. Nous ne différons guère d'opinion sur le but à atteindre.

(L'article est réservé.)

M. MACDONALD : Le ministre a-t-il l'intention d'ajouter une disposition conférant à l'administrateur général le droit absolu de décider qui pourra voter à l'élection des membres du conseil ?

L'hon. M. EMMERSON : Il y aura certaines prescriptions relatives à la première élection, car il faudra constituer le conseil aussitôt que la loi viendra en vigueur.

M. LAURENCE : Puisque l'article 5 règle le chiffre des contributions à la caisse, pourquoi donnerait-on au conseil le pouvoir de réglementer à cet égard ?

L'hon. M. EMMERSON : Il est vrai que le projet dispose que la part contributive de l'employé sera 1½ p. 100 de son salaire mensuel. Il est nécessaire d'établir certaines règles pour fixer le chiffre de la contribution et celui de l'allocation. Quoi qu'il en soit, toute nouvelle discussion sur ce sujet est pour le moment inutile, puisque l'article est renvoyé à une séance ultérieure.

(L'article 8 et réservé.)

Sur l'article 10 (le secrétaire du bureau).

M. FOWLER : Je ne vois pas pourquoi le secrétaire serait nommé par le ministre. Si je ne me trompe, il existe en ce moment une société d'assurance formée par les employés de l'Intercolonial, possédant un secrétaire très capable dans la personne de M. Pavor qui pourrait très bien remplir aussi les fonctions de secrétaire du conseil, pourvu que celui-ci lui adjoigne un commis ou deux pour l'assister.

On ferait ainsi une économie de $1,800 à $2,000 qu'il faudra payer probablement à un employé spécialement nommé, car le ministre ne voudra pas offrir moins à un homme ayant les aptitudes d'un emploi de cette importance. C'est, je crois, du reste le chiffre des appointements du secrétaire de la société existante.

L'hon. M. EMMERSON : Je regrette de ne pouvoir partager absolument l'avis de notre honorable collègue au sujet de la nomination du secrétaire du conseil. Il ne me paraît pas très juste que le secrétaire d'une société quelconque soit de droit le candidat tout trouvé pour la charge de secrétaire du conseil à créer.

Je n'ai rien à dire sur le compte de M. Pavor. D'après ce que je sais, ce monsieur s'est acquitté de ses fonctions d'une façon irréprochable, et il se peut qu'en examinant la question. je juge opportun de lui confier aussi celles de secrétaire du nouveau conseil. D'un autre côté, il est possible que le employés du réseau, le voyant désigné au poste à créer, le remplacent comme secrétaire de leur société. Ils ont le choix de leur propre secrétaire. L'Etat n'a rien à y voir, si ce n'est de contribuer, je crois, une somme de $800 par année, moyennant quoi tous les règlemnts de la société doivent recevoir l'approbation du Gouvernement.

M. FOWLER : Pour quel motif ce conseil ne désignerait-il pas lui-même son secrétaire ?

L'hon. M. EMMERSON : Les deux systèmes sont pratiquement les mêmes, car le secrétaire désigné doit être accepté par le Gouvernement.

M. FOWLER : Est-ce bien la même chose que le choix d'un secrétaire laissé à la discrétion du ministre et le droit de nomination reconnu au conseil sous réserve de l'approbation du ministre ?

L'hon. M. EMMERSON : Pratiquement il n'y a pas différence.

M. FOWLER : Eh ! bien, je suis surpris que M. le ministre n'aperçoive pas une grande différence entre les deux systèmes. Dans le cas de la nomination du secrétaire par le conseil, le ministre doit user de beaucoup de discrétion pour critiquer le choix qui aura été fait ; puisque c'est le conseil qui nomme et le ministre qui ratifie, ce dernier est obligé d'invoquer un bon motif pour refuser son approbation ; mais si, au contraire, c'est lui qui nomme directement à l'emploi, il n'a de compte à rendre à qui que ce soit.

L'hon. M. EMMERSON : Il assume toute la responsabilité de son acte.

M. FOWLER : Le ministre verra la différence entre les deux par l'article 8.

M. DANIEL : A ce sujet, le paragraphe 3 de l'article 10, dit :

> Le secrétaire est subordonné au conseil et il doit suivre les ordres et instructions du conseil relativement à ses fonctions et à la gouverne de son service.

Comment pourra-t-il être aux ordres du conseil s'il est nommé par le ministre ? Tout ce qu'il aura à faire pour garder sa place sera de faire la volonté du ministre. Pourquoi ce secrétaire serait-il nommé par le ministre ? Le ministre ne contribue pas au fonds qui est fourni, partie par le Gouvernement et partie par les employés.

L'hon. M. EMMERSON : Le conseil est responsable du fonds, une fois qu'il est versé et le ministre lui-même, c'est-à-dire le département en serait tenu responsable. C'est le secrétaire qui en fera l'emploi.

M. DANIEL : Le conseil est responsable des fonds et le secrétaire est un fonctionnaire du conseil ; mais, en réalité il sera l'employé du ministre qui le nomme. Qu'arrivera-t-il s'il ne remplit pas ses fonctions à la satisfaction du conseil ? Ce dernier ne pourra rien faire ; le ministre qui ne fait pas partie du conseil sera seul compétent à agir. S'il y a dans le bill un article qui compromette le succès du projet, c'est bien celui qui décrète que le secrétaire sera nommé par le ministre et non par le conseil.

E. M. MACDONALD : L'article 10 dit que le fonds sera administré par le ministre par l'entremise d'un conseil, en conformité des dispositions de cette loi et des règles et règlements du conseil. Toute la teneur du bill fait voir que toute la responsabilité de l'application du projet retombe sur le ministre qui confiera l'administration du fonds à un conseil qui est institué par la présente loi et dans lequel le Gouvernement sera représenté. Quant au choix du secrétaire du fonds actuel, je dois dire que je le considère comme un fonctionnaire très capable qui s'est très bien acquitté de ses fonctions, mais en faisant une loi, il ne faut pas avoir en vue uniquement celui qui peut occuper cette position au début, nous établissons une règle qui régira l'administration de ce fonds à l'avenir et je trouve très à propos que la nomination de ce secrétaire soit laissée au ministre et au Gouvernement. La question de savoir si ce secrétaire sera celui qui occupe déjà une position semblable à l'égard de l'autre fonds, est laissée à la discrétion du ministre et je ne vois pas pourquoi il en serait autrement; mais pour l'avenir, il me paraît sage de décréter que le choix du secrétaire soit fait par le ministre et qu'il soit plus directement responsable au Gouvernement qu'au conseil. Si on laisse de côté la personnalité du secrétaire actuel, l'objection de mon honorable ami ne me paraît pas sérieuse.

L'hon. M. EMMERSON : En règle générale, c'est le Gouvernement qui nomme ces secrétaires. Voyez, par exemple, le secrétaire de la commission des chemins de fer.

M. FOWLER : Dans un cas le Gouvernement fournit tout l'argent, et dans l'autre il n'en fournit qu'une partie.

L'hon. M. EMMERSON : C'est possible, et nous en sommes responsables. Le principe est que lorsque le Gouvernement est responsable, en tout ou en partie, il fait lui-même la nomination, et d'ailleurs le Gouvernement n'est pas entièrement responsable à l'égard de la commission des chemins de fer.

M. DANIEL : C'est lui qui nomme tous les commissaires.

L'hon. M. EMMERSON : Oui, et le secrétaire. Voyez encore la commission du Transcontinental.

M. DANIEL : C'est le Gouvernement qui nomme tous les commissaires.

L'hon. M. EMMERSON : Oui, mais non les autres fonctionnaires. Il nomme les commissaires, le secrétaire, en faisant une distinction entre le secrétaire et les autres employés. Les commissaires des chemins de fer choisissent leurs propres employés, ils composent eux-mêmes leur personnel et il en est de même pour la commission du Transcontinental, mais quant au secrétaire, c'est le conseil des ministres qui le nomme.

M. FOWLER : Je ne vois pas la raison de cette distinction. Il n'y a pas de raison pour que le secrétaire soit mis sur un autre pied que les autres fonctionnaires. En quoi le ministre est-il plus compétent que le conseil à faire le choix de ce secrétaire ? Il y a une foule de bonnes raisons pour que le choix de ce secrétaire soit fait par le conseil, et il n'y en a pas une seule pour qu'il soit fait par le ministre, si ce n'est que toutes les nominations doivent appartenir au ministre. Voici un conseil composé de membres en contact quotidien et très intime avec les employés dont ils servent les intérêts, dont deux sont choisis par les employés eux-mêmes et les deux autres pris parmi les fonctionnaires du réseau. Ces quatre personnes doivent être plus en état de juger des aptitudes que doit posséder ce secrétaire que le ministre, quels que soient ses talents sous d'autres rapports. Je ne vois aucune raison pour que cette nomination soit réservée au ministre, à moins qu'il n'ait quelque protégé sans emploi et qui désirerait en avoir un grassement rétribué. Je crois savoir qu'un personnage qui répond à cette description, a été vu dans les corridors de la Chambre depuis une semaine ou deux. Il est possible que ce soit cette place qu'il ait en vue et ce serait la raison de l'insistance du ministre à faire cette nomination lui-même. Le point est important et bien que j'ignore ce qui s'est passé entre le ministre et la délégation d'employés qui est venue le trouver, je ne crains pas de dire que les employés verraient d'un mauvais œil cette nomination faite par le ministre ; ils préféreraient que ce conseil composé en partie, mais pas autant que je le désirerais, de leurs représentants, fît lui-même cette nomination.

Le bill dit que le secrétaire sera aux ordres du conseil, mais quelle punition pourra-t-il lui infliger, s'il néglige son devoir ? Quel règlement pourra-t-il lui imposer ? Quelque opinion que les membres du conseil aient de lui ou de son travail, peu lui importe, car il sera certain de garder sa place tant que le ministre sera content de lui. Il est absurde, par conséquent, de dire qu'il sera soumis aux ordres du conseil et devra se conformer à ses décisions pour l'accomplissement de ses devoirs. Tant que le pouvoir de le nommer et de le destituer sera entre les mains du ministre et tant qu'il sera bien vu du ministre il sera libre de se conformer ou de désobéir aux ordres du conseil.

J'ai suggéré le nom de M. Pavor, parce que je le connais pour un homme digne de confiance et qui remplira fidèlement les devoirs de sa charge ; mais il vaudrait mieux laisser cette nomination au conseil.

Ce dernier sera plus intéressé que le ministre à ce que le fonds soit bien administré. Il représente les employés dont les salaires sont mis à contribution pour alimenter ce fonds, du moins la moitié. Les membres de ce conseil sont les représentants directs des employés, et ils verront à choisir un homme capable, à ne pas payer un salaire trop élevé, et à ce que le secrétaire fasse son devoir. Si, pour des raisons d'économie, ils croient que les deux charges peuvent être réunies, ils pourront le faire, et il en résulterait une notable économie dans l'administration des deux fonds.

M. VERVILLE : Je voudrais savoir du ministre si le secrétaire sera choisi parmi ceux qui contribuent au fonds. Ces employés fournissent la moitié du fonds,—en réalité, ils le fourniront en entier, car j'ai entendu le ministre dire que ce projet est censé être une augmentation de salaires qui devait être accordée aux employés de l'Intercolonial. Dans ce cas, il me semble que le secrétaire devrait être choisi parmi les contributeurs. Le Gouvernement aura trois représentants dans ce conseil, et les employés, deux seulement. Il ne serait que juste de choisir le secrétaire parmi ceux qui contribuent au fonds. Il serait facile de trouver parmi eux quelqu'un capable de bien remplir la charge. Je n'ai aucune objection à ce que ce fonctionnaire soit nommé par le ministre, ou par le conseil, mais je voudrais qu'il fût choisi parmi les employés qui contribuent au fonds.

L'hon. M. EMMERSON : L'article 6 du bill dit que ce fonds est versé entre les mains de Sa Majesté et lui appartient. Cela place la responsabilité sur le ministre. Par conséquent, il est non seulement raisonnable, mais aussi dans l'intérêt public, que celui qui est responsable de ce fonds devant le Parlement et le pays, ait un mot à dire dans le choix des hommes qui en auront l'administration. Je ne doute pas qu'on pourrait trouver un excellent secrétaire parmi ceux qui contribuent à ce fonds, mais je ne veux pas m'engager à le choisir dans une classe plutôt que dans une autre. J'espère en choisir un qui aura toutes les qualités requises et possédera la confiance du département et des employés.

L'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) donne carrière à son imagination quand il parle de quelqu'un qui serait venu à Ottawa récemment au sujet de cette place. Si la chose a eu lieu, je n'en ai pas eu connaissance. Si, en dehors de M. Pavor, quelqu'un est venu à Ottawa, à la recherche de cette place, il ne me l'a jamais fait savoir, ni directement ni indirectement. Je ne sais donc pas de qui l'honorable député a voulu parler ; mais s'il connaît quelqu'un qui, dans son opinion, aurait des titres à cttte position, je lui saurais gré de me le faire connaître. Conformément au principe suivi par le passé, chaque fois qu'une commission a été instituée, et ce conseil n'est rien autre chose qu'une commission, la loi dit que le Gouvernement nommera le fonctionnaire qui aura une si grande part dans l'administration de ce fonds qui appartient à Sa Majesté et dont le ministre des Chemins de fer est responsable.

M. FOWLER : Le 2e paragraphe dit :

Le secrétaire reçoit pour ses services une rémunération prélevée sur la caisse et dont le chiffre doit être déterminé par le ministre, sur la proposition du conseil.

Si le ministre interprète cet article d'après le principe qu'il a posé, il y a un instant, il doit prétendre que c'est lui qui fixera le salaire. Quel sera le salaire attaché à cette charge ?

L'hon. M. EMMERSON : Avant de fixer le chiffre des appointements d'un fonctionnaire sur l'Intercolonial, je prends toujours l'avis de mon personnel, qui connaît la nature et la valeur du travail à faire. Le même principe sera appliqué pour le salaire du secrétaire du conseil. Ce dernier donnera son avis au ministre, car il connaîtra la nature du travail à faire et la responsabilité qui s'attache à ces fonctions.

M. FOWLER : Pourquoi ne pas dire que le secrétaire recevra un salaire raisonnable et laisser au conseil le soin d'en fixer le chiffre ? Le ministre se réserve le droit de nommer le secrétaire et de fixer le chiffre de ses appointements. Cela n'indique pas une grande confiance dans la majorité que le ministre aura dans le conseil. Vous privez de ces droits les membres du conseil qui représentent les contributeurs de la moitié du fonds. Je considère que cela n'est pas juste.

L'hon. M. FOSTER : Je partage sur ce point l'opinion émise par deux ou trois honorables députés et je considère que cette disposition est de nature à nuire à l'autorité légitime du conseil sur son secrétaire. Les droits du ministre sont suffisamment assurés par la composition du conseil dont feront partie le directeur du réseau et deux fonctionnaires supérieurs, nommés par le ministre et deux membres choisis par les employés. Le ministre se trouve à avoir la majorité.

L'hon. M. EMMERSON : Il y a ce précédent contre lequel nous ne pouvons rien.

L'hon. M. FOSTER : Je sais que les précédents sont toujours invoqués par ceux qu'ils favorisent.

L'hon. M. EMMERSON : Et dans le présent cas, vous ne voulez pas suivre le précédent ?

L'hon. M. FOSTER : Il est quelquefois à propos de citer un précédent, pour appuyer

la conduite que l'on entend tenir. Mais puisque le conseil sera composé de manière à ce que le ministre ait la haute main sur la majorité des membres, il devrait lui permettre de conduire ses affaires comme il l'entendra, surtout en ce qui concerne la direction de ses propres fonctionnaires. Cette disposition de la loi aura un mauvais effet sur la discipline et le fonctionnement du conseil. Si c'est le ministre qui nomme le secrétaire, ce dernier se croira autorisé à ne tenir compte que du ministre, et le conseil n'osera pas agir envers son secrétaire, comme il pourrait le faire autrement.

Sur l'article 11 :

Le fonds sera administré par le ministre, par l'entremise du conseil et conformément à la présente loi et aux règles et règlements du conseil.

M. FOWLER : Quels pouvoirs cet article confère-t-il au ministre ?

L'hon. M. EMMERSON : Il ne pourra agir que par l'entremise du conseil et en conformité de la loi et des règlements.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre devra-t-il approuver ces règlements ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui.

Sur l'article 12 :

Sur la proposition du conseil, approuvée par le ministre, et conformément aux dispositions de la présente loi et aux règles et règlements du conseil, les employés des classes suivantes, dès que le ministre les aura mis à la retraite, ont droit pour le reste de leur vie à des allocations mensuelles telles qu'établies par la présente loi :

Classe A. Ceux qui ont atteint soixante-dix ans, après quinze années de service ;

Classe B. Ceux qui dépassent soixante ans et n'ont pas encore soixante-dix ans, après quinze années de service, et que des infirmités physiques ou mentales mettent dans l'impossibilité de remplir plus longtemps leurs fonctions.

L'hon. M. EMMERSON : Ce paragraphe est modifié de manière à se lire :

Ceux qui, après quinze années de service, par suite d'infirmités physiques ou mentales, deviennent incapables de remplir plus longtemps leurs fonctions.

M. FOWLER : Il n'y a pas une limite d'âge ?

L'hon. M. EMMERSON : Non. Dans le premier projet du bill, il y en avait une, mais plus tard, j'ai consenti, à la demande des employés, à retrancher les mots imposant une limite d'âge. Avec l'article tel que modifié, si un employé de quinze ans de services devient physiquement ou mentalement incapable de continuer le travail, il aura droit aux avantages de cette loi, quel que soit son âge.

M. FOWLER : Cela n'est-il pas un peu ambigu ? Il n'est pas dit clairement que l'employé devra être rendu invalide en s'acquittant de ses fonctions. Supposons qu'il soit victime d'un accident pendant une promenade en voiture.

L'hon. M. EMMERSON : Au paragraphe " d " cette distinction est établie.

M. E. M. MACDONALD : Je comprends que cela veut dire que si un serre-frein ou un mécanicien est estropié pendant l'exercice de ses fonctions, il aura droit à une pension, bien qu'il puisse être employé comme gardien.

M. CROCKET : Je croyais que ce n'était qu'après être sorti du service qu'il avait droit à une pension.

M. E. M. MACDONALD : Je ne parlais que de son invalidité.

Classe C. Ceux qui ont atteint l'âge de soixante-cinq ans, après quinze années de service, et qui demandent leur mise à la retraite;

Classe D. Ceux qui, après vingt-cinq ans de services, ont reçu, alors qu'ils étaient de service, des blessures les mettant à jamais dans l'impossibilité de reprendre leur travail habituel ;

Classe E. Ceux qui, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, sont entrés au service à un âge tellement avancé qu'elles atteignent soixante-dix ans avant d'avoir quinze années de service; pourvu qu'à l'âge de soixante-dix ans ils aient au moins dix ans de service.

M. FOWLER : Y a-t-il une limite d'âge dans la classe C.

L'hon. M. EMMERSON : Il s'agit ici de ceux qui sont arrivés à l'âge de soixante ans, après avoir été quinze ans dans le service.

M. FOWLER : Vous indiquez soixante-cinq dans le premier bill.

L'hon. M. EMMERSON : Oui, mais j'ai changé cela en soixante.

M. DANIEL : Monsieur le président du comité aurait-il la complaisance de lire de nouveau le paragraphe " d ".

M. le PRESIDENT : Ce paragraphe a été modifié et se lit comme suit :

Ceux qui ont reçu lorsqu'ils étaient de service des blessures les mettant à jamais dans l'impossibilité de reprendre leur travail habituel.

L'hon. M. EMMERSON : C'est-à-dire dans leur service ordinaire.

M. CROCKET : Il n'y a pas de longueur de service spécifiée ?

L'hon. M. EMMERSON : Non.

Sur l'article 13 :

13. L'allocation à être payée en vertu de la présente loi est une allocation mensuelle de 1½ p. 100 du salaire moyen mensuel reçu par l'employé durant les dix ans ayant immédiatement précédé sa mise à la retraite pour chacune de ses années de service ; et dès sa mise à la retraite, cette allocation doit lui

être versée mensuellement sur la caisse pour le reste de sa vie.

En déterminant le salaire moyen mensuel reçu par un employé pendant ces dix ans, si à une époque quelconque l'employé n'a pas reçu pour un certain mois, un montant égal à la moitié de son salaire mensuel régulier, alors ce mois ainsi que le montant qu'il a reçu pour ce mois ne sont pas compris dans le calcul.

En aucun cas l'allocation mensuelle à tout employé qui a trente années ou plus de service ne sera inférieure à vingt dollars par mois, ou supérieure aux deux tiers dudit salaire moyen mensuel.

4. L'allocation mensuelle est payable à partir du premier jour du mois qui suit immédiatement la date de la retraite sous le régime de la présente loi, et ensuite le premier jour de chaque mois.

M. le PRESIDENT : L'amendement suivant est proposé :

Et dans le cas où l'âge ou le salaire d'un employé en service à l'époque où cette loi entrera en vigueur aura été diminué avant la fin de son temps de service par raison d'invalidité, vieillesse, ou infirmité mentale ou physique de remplir ses devoirs ordinaires, le conseil pourra, avec l'approbation du ministre, computer la moyenne du salaire mensuel pendant les huit années précédant la date à laquelle son salaire ou ses gages auront été ainsi réduits.

M. LENNOX : C'est tout du nouveau ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui, c'est du nouveau.

M. FOWLER : C'est un article très long et très complexe.

L'hon. M. EMMERSON : Il n'y a rien de bien complexe. Les représentants des employés ont pensé qu'une moyenne de dix années était trop longue et j'ai consenti à la réduire à huit. Ils m'ont fait observer qu'on avait récemment, pour cause d'invalidité, réduit les salaires de certains employés qui étaient les salaires les plus élevés. Cela s'applique plus particulièrement à quelques mécaniciens de locomotives qui ne pouvaient pas gagner le salaire ordinaire. Or, pour les maintenir dans leur emploi nous leur avons dit : Nous allons vous garder, mais nous ne pouvons pas vous donner l'ancien salaire. Le conseil pourra alors en déterminant le salaire moyen tenir compte de la moyenne du salaire précédant l'époque de son invalidité.

Si ces personnes avaient eu le bénéfice de cette loi plus vite, ainsi qu'elles auraient dû l'avoir, comme mon honorable ami le dit, et je suis d'accord avec lui sur ce point, elles auraient eu à leur crédit à leur retraite une moyenne plus élevée que si vous ne tenez compte que du salaire réduit de l'année précédente ; c'est un avantage que nous donnons aux employés. Tous ont été unanimes sur ce point et cela me paraît être un moyen juste et équitable.

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



## Reprise de la Séance.

### 2e LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 92), déposé par M. George Smith (Oxford), concernant la compagnie du chemin de fer de Grand-Valley ;

Le 2e (n° 93), déposé par M. Calvert, tendant à constituer légalement la Eastern Canada Manufacturers' Mutual Fire Insurance Company.

### ELECTION PARTIELLE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai adressé mon mandat au greffier de la couronne en chancellerie pour qu'il émette une ordonnance de convocation aux électeurs du collège électoral de London.

### REPRISE DE LA DISCUSSION DU BILL CREANT UN FONDS DE RETRAITE POUR LES EMPLOYES DES RESEAUX DE L'ETAT.

La Chambre reprend en comité général l'examen du projet de loi (n° 8), déposé par l'honorable M. Emmerson, tendant à créer un fonds de prévoyance pour les employés des réseaux de l'Etat.

M. A. A. MARTIN : Le ministre des Chemins de fer nous a dit que lorsque ce bill sera adopté, il mettra à la retraite cent personnes qui sont maintenant employées sur les chemins de fer du gouvernement. Je n'ai pas d'objection à cela, mais j'appellerai son attention sur l'injustice qu'il commettra à l'égard de celles qui se sont retirées du service avant l'adoption de ce bill. Prenez, par exemple, des employés de trente ans de service et qui ont pris leur retraite il y a six mois, un an ou deux ans.

L'hon. M. EMMERSON : Ou cinq ans.

M. A. A. MARTIN : Ou cinq ans, si vous le voulez. Or, je prétends que ces employés qui ont donné la meilleure partie de leur vie au service du pays ne sont pas traités avec justice, s'ils ne bénéficient pas de cette législation. Si le ministre veut se montrer généreux, il devrait faire quelque chose pour eux.

L'hon. M. EMMERSON : Mon honorable ami voudrait-il que nous servions une pension à ceux qui se sont retirés du service il y a deux à cinq ans.

M. A. A. MARTIN : S'il est dans l'intérêt du service public de mettre à la retraite cent employés qui n'ont pas jusqu'à présent versé un seul sou au fonds de retraite et de leur attribuer le bénéfice de cette loi, je crois que ceux qui ont été au service du chemin de fer depuis des années ne devraient pas être oubliés. Il y a des employés du chemin de fer intercolonial qui

n'ont quitté le service que tout dernièrement et qui ont travaillé tout le temps pour un salaire très bas, beaucoup plus bas que celui que l'on paie aujourd'hui, et certes, le ministre ne voudra pas ignorer ces employés. Je ne ferais pas mon devoir si je n'appelais pas son attention sur cette question et j'espère qu'il prendra quelque moyen de rendre justice à ces anciens employés. Je sais que le ministre a devant lui plusieurs demandes de la part d'employés très méritants, mais je ne crois pas qu'elles soient très nombreuses, et il n'est que juste qu'il leur rende justice.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne voudrais pas me vanter, mais j'ai des dispositions très généreuses à ce sujet ; cependant, je crois qu'il faut être juste avant d'être généreux. Retourner plusieurs années en arrière pour réunir tous ceux qui ont été employés sur le chemin de fer intercolonial et qui pour une cause ou pour une autre ont quitté le service et leur offrir une pension me semblerait montrer trop de bon cœur. On ne devrait pas demander aux jeunes employés du chemin de fer qui supporteront joyeusement leur part du fardeau qui leur sera imposé par la retraite de ceux qui sont aujourd'hui en service, d'assumer cette charge additionnelle. Comme membre de ce comité, je ne voudrais pas leur demander cela. Il faut tirer quelque part la ligne de démarcation et je crois qu'il est sage et juste de la tirer à la date de l'entrée en vigueur de cette loi, afin que tous les employés du chemin de fer à cette époque aient le droit de participer aux bénéfices qui résulteront de cette loi.

M. LEFURGEY : Il y a déjà plusieurs années que pareille loi a été promise. Tous les ans nous l'avons demandée et tous les ans le ministre l'a ajournée. Depuis cette époque plusieurs bons employés ont été renvoyés du service et je ne vois pas pourquoi ces employés qui ont servi pendant vingt ans ne retireraient pas les mêmes avantages que les cent qui seront mis à leur retraite aussitôt après que ce projet de loi entrera en vigueur. Je n'ai aucun doute qu'un grand nombre de ces employés ont reçu du gouvernement fédéral depuis quelques années, en étant maintenus à leur poste sans que leurs services fussent nécessaires et lorsqu'ils ne faisaient pas un travail proportionné au salaire qu'ils recevaient, une pension plus forte que celle qu'ils recevront après l'adoption de ce bill. Si l'on a jugé à propos de maintenir ces employés à leur poste pendant tout ce temps et qu'aujourd'hui on leur accorde une pension, il serait certainement aussi juste de retourner à un certain nombre d'années en arrière et de donner les mêmes avantages à ceux qui, pour cause d'invalidité, accident ou vieil âge, ont été obligés de se retirer du service.

M. A. A. MARTIN : Le ministre a répondu à mes remarques en disant que je proposais d'accorder une pension à tous ceux qui se sont retirés du service du chemin de fer intercolonial depuis quelques années. Le bill crée un conseil devant lequel tous les cas de ce genre seront soumis, ce conseil étudiera toutes les réclamations et décidera si elles sont justes ou non. Il y a plusieurs cas de ce genre dans la Nouvelle-Ecosse, et je suis étonné que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), dans le comté duquel il y a plusieurs employés du chemin de fer intercolonial qui ont été rendus infirmes pendant leur service, ne se lève pas dans cette Chambre pour demander que justice leur soit faite.

Je crois que le ministre tire la ligne de démarcation d'une façon trop rigide, lorsqu'il dit que celui qui est à l'emploi du chemin de fer aujourd'hui recevra une pension, tandis que celui qui était à l'emploi du chemin de fer hier n'en recevra pas. Je crois que le ministre conviendra avec moi que ma demande est raisonnable. Je sais et je suis certain que le ministre le sait lui-même qu'il y a un grand nombre d'anciens employés qui mériteraient d'avoir cette pension. Je ne crois pas que ce serait trop obérer le fonds de pension, vu surtout que le conseil serait là pour décider si la demande doit être accordée ou non. Je crois que le bill est arbitraire sous ce rapport et j'espère que le ministre le modifiera de façon à l'appliquer aux employés qui ont quitté le service, disons, pendant les cinq dernières années. Mon honorable ami de Prince (M. Lefurgey) m'a fait remarquer que dans le bill d'indemnité que nous avons adopté il y a quelques années, on traitait les ex-conseillers privés à peu près de la même manière que je propose de traiter ces employés. Si nous avons fait cela pour un ex-conseiller privé, pourquoi ne le ferions-nous pas pour un simple ouvrier sur le chemin de fer intercolonial ?

L'hon. M. EMMERSON : Ceux qui ont fait cette loi ont constaté depuis qu'ils s'étaient trompés. Mon honorable ami est un de ceux-là, et je crois qu'il ne pense plus de la même manière. Ce précédent ne vient pas du tout à l'appui de la prétention de mon honorable ami de Queen.

M. LEFURGEY : Je ne crois pas que mon honorable ami ait le droit de dire que j'ai change d'avis sur cette question, parce que je n'ai pas eu à exprimer d'avis. C'était un bill dû à l'initiative du Gouvernement, que le Gouvernement a fait adopter et qu'il a retiré ensuite.

L'hon. M. EMMERSON : Vous avez appuyé le Gouvernement lorsqu'il a fait adopter ce bill.

M. LEFURGEY : Non, je n'aurais jamais voulu appuyer une mesure aussi néfaste que celle d'accorder des pensions à un certain nombre d'hommes riches qui n'en

avaient pas besoin. Je considère que le bill actuel est fait dans le but de venir en aide à des employés qui ont consacré vingt ans de travail au service de l'Etat, et nous avons le droit de supposer que ceux qui se sont retirés du service, il y a six mois ou un an, ont tout autant de titres et sentent tout autant le besoin à une allocation de retraite que les cent employés que le ministre a gardés au service pendant les quatre ou cinq dernières années et qui apparemment n'étaient pas capables de faire d'ouvrage pour l'argent qu'ils recevaient, vu que l'on propose de s'en dispenser d'un seul coup sans nuire au service de l'Intercolonial.

M. A. A. MACLEAN : Dans le cas des conducteurs ou mécaniciens devenus invalides, et auxquels on a donné un autre emploi à un salaire moindre, et qui abandonneront un emploi qui leur donne peut-être $200 par année, le bill paraît leur accorder une allocation de 1½ p. 100 calculée sur ce dernier chiffre seulement. Je ne vois pas pourquoi ces employés ne recevraient pas une allocation basée sur le salaire plus élevé qu'ils recevaient comme conducteurs ou comme mécaniciens.

L'hon. M. EMMERSON : C'est pour cela que nous modifions cet article, afin de leur donner une allocation plus élevée.

M. LENNOX : D'après les termes de l'article ainsi amendé, un employé à la retraite aura droit à une pension d'au moins $20, quel que soit le nombre de ses années de service.

L'hon. M. EMMERSON : Les personnes comprises dans les clauses A, B, C, D et E ne recevront pas moins de $20 par mois lorsqu'elles seront mises à leur retraite.

M. DANIEL : Le ministre voudra-t-il nous donner un exemple pour montrer comment s'appliquera le paragraphe 3, dans le cas, par exemple, d'un employé qui recevrait $40 par mois ? Combien cet homme recevra-t-il s'il est mis à la retraite ?

L'hon. M. EMMERSON : S'il a été au service du réseau de l'Intercolonial pendant trente ans, il recevra 1½ p. 100 calculé sur $50, ce qui ferait 75c. multiplié par le nombre de ses années de service, soit une allocation mensuelle de $22.50. Mais pour ceux qui n'ont pas eu trente ans de service l'allocation ne peut pas être moindre de $20 par mois.

Sur l'article 15 (examen médical, etc.)

M. DANIEL : Je voudrais savoir quels seraient, aux termes de l'article 15, les droits d'un jeune homme entré dans le service comme serre-frein stagiaire et qui aurait reçu des blessures sérieuses et aurait été probablement rendu infirme pour toute sa vie pendant cette période d'épreuve. Aurait-il part dans ce fonds de retraite ?

M. LEFURGEY.

L'hon. M. EMMERSON : Il ne serait pas considéré comme faisant partie du personnel.

M. DANIEL : Mais il aurait contribué sa part au fonds ?

L'hon. M. EMMERSON : On lui remettrait l'argent qu'il a payé. Dans l'esprit de la loi, pour avoir droit au titre d'employé du chemin de fer intercolonial, il faut qu'un homme ait fait un certain temps d'épreuve. Il est obligé de subir un examen médical et d'obtenir un certificat attestant qu'il est capable d'exécuter les services qu'on requiert de lui. S'il ne peut subir cet examen, il n'a pas le droit d'avoir ce certificat, et conséquemment, il n'a pas de titre à bénéficier du fonds de retraite.

L'employé sait ce qu'il accepte. Il sait qu'il est obligé de faire un certain apprentissage avant de devenir employé. Il accepte le risque et dans l'intervalle, jusqu'à ce que la question soit décidée, il verse sa contribution au fonds de retraite. S'il n'est pas accepté, il quitte le service et on lui remet tout l'argent qu'il a payé pendant son temps d'épreuve.

M. DANIEL : Je ne crois pas que ce soit traiter cet employé avec justice. Il y a des emplois sur les chemins de fer qui sont très dangereux. Pourquoi ne pas lui laisser subir son examen et l'inscrire ensuite sur la liste des employés sans aucun droit à une compensation pour blessures, au lieu de l'obliger à courir ces risques. Il est possible que ce cas ne se présente pas très souvent, mais il peut tout de même se présenter quelquefois. Un jeune homme entre au service du chemin de fer à l'essai et verse sa part dans le fonds de retraite. Pendant son temps d'épreuve, il est victime d'un accident qui l'invalide pour le reste de ses jours et l'empêche de remplir son emploi sur le chemin de fer. Qu'allez-vous faire de cet homme ? Allez-vous accepter ses services, et lorsqu'il est devenu invalide, allez-vous le renvoyer ? Je ne crois pas que ce soit une division équitable des risques entre l'administration et l'employé.

L'hon. M. EMMERSON : Cet article tel qu'il est rédigé a été préparé par les employés du réseau de l'Intercolonial et porte le sceau de leur approbation, et malgré tout le désir que nous pourrions avoir de venir au secours de ce jeune homme dont parle mon honorable ami, nous n'en sommes pas moins obligés de rendre justice aux milliers d'employés, jeunes et vieux, qui ont subi leurs examens et qui sont au service du chemin de fer depuis plusieurs années et qui peut-être ont contribué au fonds de secours. Ceux qui demandent de l'emploi au service de l'Intercolonial doivent accepter les risques de l'occupation qu'ils choisissent, et il ne serait pas juste que dès le premier jour de son stage il devienne une charge sur ce fonds créé pour

le bénéfice de milliers d'employés réguliers du réseau. Le principe de cet article a été admis dans l'administration du réseau depuis plusieurs années. L'association dont il est question dans ce bill, connue sous le nom de Intercolonial Railway Employees and Relief and Insurance Association a accepté ce principe. Un employé ne devient permanent qu'au bout d'un an de service. Le but de cette association est d'assurer ses membres en cas de mort et d'infirmité. Je crois que cet article a été emprunté, par les ouvriers de l'Intercolonial, aux règlements qui régissent cette association.

M. DANIEL : Si cet article a été soumis aux employés de l'Intercolonial qui l'ont approuvé, on peut tout aussi bien supposer que tout le bill leur a été soumis. Et cependant, je découvre que le bill a été modifié. Le paragraphe "d" de l'article 12 a été changé.

L'hon. M. EMMERSON : A la demande des employés et pour leur avantage.

M. DANIEL : C'est justement ce que j'allais dire. Le projet de loi, dans le texte déposé, donnait satisfaction aux employés sous ce rapport comme sous les autres. Mais après les critiques qui en ont été faites devant la Chambre, ils ont demandé que cet article fût modifié. En premier lieu l'article n'accordait la pension pour invalidité permanente qu'aux personnes qui avaient été vingt-cinq années ou plus dans le service, mais dans son nouveau texte l'article dit que toute personne qui deviendra invalide au service du chemin de fer aura droit à la pension, quelle que soit la durée de son emploi. Je crois que si les employés étudiaient avec un peu plus de soin l'article 15, ils songeraient le faire modifier de façon à ce que le Gouvernement prenne soin de l'employé qui est à l'essai et reçoit une blessure qui l'invalide d'une façon permanente.

M. SPROULE : C'est un curieux système d'assurance s'il n'assure pas à partir du moment que le contrat est accepté. D'après ce bill il y a contrat du moment que l'employé entre au service du chemin de fer, car dès lors il commence à verser ses contributions à la caisse, et si l'on décide que tous ceux qui seront rendus invalides par un accident lorsqu'ils sont de service auront droit à une indemnité, qu'ils aient été employés depuis peu de temps ou depuis longtemps, le stagiaire, du moment qu'il verse sa contribution à la caisse devrait certainement avoir autant de droit à l'assurance qu'aucun autre employé.

M. MORIN : La dernière fois que nous avons discuté ce bill j'ai posé une question au ministre, mais je n'ai pas bien compris sa réponse. Voici quelle était ma question : Si un homme marié à l'emploi de l'Intercolonial est tué pendant qu'il est au service du réseau, sa veuve recevra-t-elle une indemnité ?

L'hon. M. EMMERSON : En vertu de l'article 20, auquel nous arriverons bientôt et sur lequel je proposerai un amendement, on remettra à la veuve 90 p. 100 des contributions versées par l'employé.

17. Les employés suivants, nonobstant les dispositions de la présente loi, ne participent à aucun bénéfice de la caisse établie par la présente loi, ni n'ont droit au remboursement d'aucune part des contributions versées par eux à la caisse, savoir:

a) ceux qui, sauf les dispositions de la présente loi, se retirent volontairement du service;

b) ceux qui sont congédiés pour cause d'omission volontaire ou de négligence dans l'accomplissement de leurs fonctions, pour ivrognerie, inconduite, fraude ou malhonnêteté, et ne sont pas réintégrés;

c) ceux dont le service n'a pas été fait à la satisfaction du ministre.

M. le PRESIDENT : Le paragraphe "c" est effacé et dans le paragraphe "f" on a inséré le mot "inconduite" après le mot "défaut" dans la 2e ligne.

M. LENNOX : Au sujet du paragraphe "a" :

Ceux qui, excepté tel qu'il est pourvu dans ce bill, se retirent, volontairement du service.

A mon avis cette proposition n'est pas équitable. On me répondra peut-être que les parties intéressées sont satisfaites, mais beaucoup de choses semblent dans un bill satisfaisantes aux intéressés tant que leur attention n'a pas été éveillée.

Ainsi dans le paragraphe 3 de l'article 13, qui était agréable aux employés, les mots "après trente années de service ou plus" ont été éliminés après délibération. Je soumets que ce paragraphe "a" de l'article 13 engendre une espèce d'esclavage. Un employé reste au service pendant un certain temps ; il remplit bien son devoir et obtient de l'avancement ; le temps arrive où il peut améliorer sa position en entrant au service d'un autre chemin de fer ; il voudrait bien le faire, mais il n'ose, étant exposé à perdre son titre à l'argent qu'il a versé. Je ne vois pas pourquoi il ne serait pas remboursé intégralement de ses mises, au moins jusqu'à concurrence de 90 p. 100 comme le ministre l'a prévu à l'article 20. Le Gouvernement ne tient pas à faire de cette association une institution de rapport, et les compagnons de travail du démissionnaire n'ont pas le droit de bénéficier de son argent quand il quitte le service. Je ne vois pas qu'il doive, advenant son départ volontaire, perdre l'argent qu'il a versé comme garantie qu'il recevra s'il reste au service du chemin de fer, une pension dans sa vieillesse. La contribution n'est pas volontaire, l'ouvrier est obligé de se soumettre à une réduction de salaire pour pouvoir, plus tard, participer aux bénéfices de la caisse de prévoyance. Si, en abandonnant le service, il

doit perdre tout droit de participation aux bénéfices, il devrait être remboursé au moins jusqu'à concurrence de 90 p. 100 de ses contributions.

L'hon. M. EMMERSON : Un jeune homme entre au service du réseau de l'Intercolonial parce qu'il y voit son avantage. Il connait les conséquences de sa décision et tout le temps qu'il reste au service du réseau il jouit des bénéfices que lui garantit l'assurance contre les accidents et de tous les avantages qui découlent de cette loi. S'il pense améliorer sa condition en entrant au service d'une corporation industrielle, il agit dans son propre intérêt et rien ne le justifie de priver ses compagnons de travail de l'argent qu'il a contribué au fonds pour s'indemniser en cas d'accident ou d'incapacité. Quiconque achète une police d'assurance sur sa vie participe aux avantages de cette assurance tant qu'il paie le montant de la prime, mais du jour où il croit devoir s'exempter de payer, il cesse par le fait d'être membre et ne peut réclamer le remboursement de ses paiements.

M. FOWLER : Ce raisonnement ne s'applique-t-il pas également en cas de décès ? Pourquoi cette différence pour les vivants ?

L'hon. M. EMMERSON : La mort est un acte involontaire, tandis que l'autre est volontaire. En cas de mort, c'est la famille qui souffre.

M. FOWLER : La mort n'est pas toujours un acte involontaire. La mort par suicide est volontaire.

M. LENNOX : Le ministre dit que l'ouvrier entre au service du chemin de fer sachant ce qu'il fait. Oui, il sait qu'il recevra de $20 par mois à $50 ou plus. Il reste au service disons pendant vingt-cinq ans et devient incapable par accident ou infirmité de continuer ; en vertu du paragraphe " d " de l'article 12 il reçoit une certaine indemnité, mais dans le cas que je prévois, cette objection ne surgit point et il ne faut pas envisager le cas que je soumets, comme si cette objection devait jamais se présenter.

Il s'agit ici de l'employé qui croit pouvoir améliorer sa condition en acceptant une situation ailleurs et qui abandonne le service. Pourquoi ayant gagné $40 par mois pendant la durée de son engagement et ayant contribué 1½ p. 100 de son salaire pendant toute cette période, et ce sans intérêt pour lui, mais pour le bénéfice du Gouvernement, devrait-il perdre le montant de ses contributions, surtout quand il ne fait que ce qu'il a le droit de faire ? Je ne pense pas que la réponse du ministre touchant le risque sur sa vie, comme dans les compagnies d'assurance, s'applique au présent cas. Je soutiens qu'il serait plus équitable de faire disparaître cette disposition.



M. BARR : Je crois que la proposition officielle est incompatible avec les méthodes bien définies adoptées par toutes les compagnies d'assurance. A l'expiration de trois ans, l'assuré dans une compagnie ordinaire a droit à une police acquittée. L'instituteur verse régulièrement sa contribution, mais si à un moment donné il juge à propos d'abandonner la profession pour se livrer à une autre occupation, il a droit de retirer ses contributions. C'est un principe vicieux que de prendre son argent à un ouvrier pour le forcer de rester à un emploi au risque de perdre cet argent qu'il est tenu de verser contre sa volonté.

Bien des personnes se mettent au service des chemins de fer qui trouveront mieux par la suite, une situation où elles feront plus d'argent, qui est plus en rapport avec leurs dispositions et, ayant servi pendant une douzaine d'années, ce serait injuste et déraisonnable de leur faire perdre l'argent qu'elles ont versé pendant cette période. Je crois que cette règle n'a pas été posée dans le passé et qu'elle n'est pas dans l'intérêt de la société.

Il me paraît tout à fait injuste de retenir l'argent de l'employé qui abandonne le service. Nous ne devrions pas essayer de forcer un employé soit de perdre une somme considérable soit de continuer à faire un travail qu'il n'aime pas ou qui lui donne moins de revenu qu'un autre. Les ouvriers qui ont adopté ce genre de vie comme répondant seul à leurs aptitudes et qui se croient incapables de faire autre chose ne doivent pas infliger cette injustice à ceux qui se sentent les dispositions pour vaquer à d'autres occupations. A mon sens, la disposition relative aux héritiers d'un employé qui meurt au service du chemin de fer ne rend pas justice. Ceux qui dépendent du défunt devraient être remboursés des contributions qu'il a versées.

Ce devrait être plutôt une assurance, et les épouses et les héritiers devraient en recevoir le bénéfice ; mais, au contraire, ils ne reçoivent qu'une pitance, un percentage très restreint. Cette loi me paraît être qu'une ébauche et ne semble pas avoir été suffisamment mûrie par les employés en corps.

Le Gouvernement ne rend justice ni à lui-même ni à la société en faisant peser toute la responsabilité sur les employés, en disant que c'est leur faute si le projet de loi est défectueux et ne leur accorde pas la considération qu'ils méritent et en ajoutant : ce sont eux qui l'ont préparé, nous nous en lavons les mains. Le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement ne devraient pas prendre cette attitude. Ils devraient assumer toute la responsabilité de cette mesure et voir à ce que chaque disposition rende justice à toutes les parties. Je constate une grave injustice ici et je crois que le ministre des Chemins de fer et des Canaux devrait remettre la discussion à plus tard, afin de pouvoir étudier le bill davantage.

Sur l'article 19 :

Les employés congédiés du service pour autres raisons que celles mentionnées dans les paragraphes *c* et *b* de l'article 17, et après avoir contribué à la caisse durant cinq ans ou plus, peuvent être remboursés sur la caisse, du montant de leurs contributions, mais sans intérêt, et après déduction faite des frais et déboursés de l'examen médical.

M. FOWLER : Le mot " peuvent être " devrait être remplacé par le mot " seront " Je sais que les deux sont parfois synonymes, mais " seront " est préférable pour la clarté et est plus impératif.

L'hon. M. EMMERSON : S'il y avait doute je n'aurais aucune objection au changement. C'est l'expression employée dans toute la jurisprudence. Les tribunaux l'acceptent et ceux qui dirigent les lois s'en servent comme la plus propre et je préfère la conserver. Elle a autant de force que l'expression " seront remboursés " et est son équivalent.

M. FOWLER : Pourquoi ne pas rayer l'expression " cinq " ? Pourquoi cette restriction ? Vous dites :

Après avoir contribué à la caisse durant cinq ans ou plus.

Biffez l'expression " cinq " et que tout le monde en bénéficie. Un employé de quatre ans de service peut avoir autant de droit qu'un vieil employé de trente-cinq ans de service.

L'hon. M. EMMERSON : L'administration de ce fonds entraîne des dépenses.

M. FOWLER : Il est prévu à toutes les dépenses, car vous dites :

Sans intérêt, et après déduction faite des frais et déboursés de l'examen médical.

M. TAYLOR : Entendez-vous sur trois ans ?

L'hon. M. EMMERSON : Je tiens à cinq ans, car c'est à l'avantage des employés. Comprenez-moi bien ; je ne parle pas au point de vue du chemin de fer. Je crois que c'est juste, dans l'intérêt des ouvriers. Ils ont bien plus à cœur l'accumulation de ce fonds que le chemin de fer.

M. FOWLER : Vous ne devez pas commettre une injustice à un ouvrier pour plaire à la masse. Voici un ouvrier qui abandonne l'ouvrage, involontairement, pour aucune raison d'inconduite, soit ivrognerie ou négligence, il est renvoyé du service pour des raisons indépendantes de sa volonté, indépendamment de son désir, malgré son vouloir de rester au service du chemin de fer et contribuer à la caisse de prévoyance. Vous le congédiez, bien qu'il soit compétent, car vous avez un surcroît de main-d'œuvre. Il n'a peut-être pas voté au gré du désir du ministre. L'administration le renvoie et il perd toutes ses contributions. Il me semble que vous devriez le laisser partir sans exiger de lui toutes les dépenses effectuées telles que prévues dans la loi. Vous devriez rayer le mot " cinq ".

L'hon. M. EMMERSON : Disons trois ans.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 20.

M. MORIN : Cette disposition dit que dans le cas d'un employé qui aurait contribué au fonds de retraite pendant deux ans ou plus et qui meurt au service du chemin de fer, il est loisible au conseil, avec l'approbation du ministre, de payer une indemnité. Il me semble que le mot " sera " devrait être substitué au mot " peut ". Le juge qui condamne le coupable ne dit pas " vous pourrez être pendu ", mais il dit " vous serez pendu ". Le potentiel est facultatif et le futur est impératif.

L'hon. M. EMMERSON : Je crois que l'honorable député assimile la loi des chemins de fer à la loi mosaïque. Les mots " tu mourras de mort " ont été prononcés il y a bien des siècles ; mais depuis quelques années la forme du futur a été abandonnée pour celle du potentiel dans la rédaction des lois, et le mot " peut " ou " peuvent " a été substitué à " sera " ou " seront ", étant bien entendu que son sens est aussi impératif que le futur.

M. MORIN : Le langage des commandements dit : " Tu ne feras pas ", et non " Tu ne pourras pas ". Je crois qu'il vaudrait mieux employer la forme du futur dans ce cas-ci. Ce serait très bien.

L'hon. M. EMMERSON : C'est très bien comme c'est là.

M. LENNOX : Dans ce cas-ci, l'expression " peut " ne saurait être interprétée dans le sens de " sera ", car il est dit : " Le conseil, sous réserve de l'approbation du ministre, " peut " payer sur la caisse au bénéficiaire désigné par l'employé ". Loisible au ministre de dire si elle " sera " ou si elle " peut " être payée.

L'hon. M. EMMERSON : L'honorable député prétend-il que si le ministre donne son approbation, le paiement ne doit pas être fait ? Quand le ministre a donné son approbation, l'expression " peut " n'a-t-elle pas autant de force que l'expression " sera " ?

M. LENNOX : J'admets que le ministre ayant donné son approbation, l'expression " peut " est aussi impérative que l'expression " sera ", mais ce sur quoi j'attire l'attention, c'est qu'on doit prévoir le paiement par une disposition absolue. Qu'est-ce que le ministre devrait avoir à dire dans un cas qui est entièrement entre les mains de la Providence ? L'employé qui est tué au service du chemin de fer n'est pas maître de sa destinée, pas plus que le ministre, et pourquoi le ministre doit-il être investi du pouvoir d'interdire le paiement ? Les contributions versées par le défunt devraient être

remboursées automatiquement de droit, et ne pas être subordonnées à la discrétion du ministre.

M. A. A. MACLEAN : Je partage l'opinion de l'honorable député (M. Lennox), et il ne devrait pas y avoir de différence dans le remboursement des bénéficiaires d'un employé mort. Si nous laissons le texte en son état actuel, le ministre peut dire au conseil : " Vous ne paierez pas cet argent ", et un ministre peu scrupuleux pourrait se servir de cette loi pour des fins politiques.

L'hon. M. EMMERSON : Ces soupçons ne pourraient naître à présent.

M. A. A. MACLEAN : Naturellement, il ne s'agit pas du ministre en fonctions.

L'hon. M. EMMERSON : L'esprit de la loi est que le ministre puisse exercer une surveillance sur les actes du conseil. Le principe en jeu est la responsabilité du ministre devant Parlement, et la commission ne peut émettre d'ordre pour le paiement d'une réclamation sans l'approbation du ministre. Le paiement est obligatoire en vertu des dispositions de la loi, sauf cette réserve. Il pourrait se présenter des cas où le ministre devrait refuser le paiement.

M. DANIEL : Donnez un exemple.

L'hon. M. EMMERSON : Si un employé n'a été au service du chemin de fer que peu de temps et cause lui-même sa mort.

M. DANIEL : Pourquoi sa veuve devrait-elle en souffrir ?

L'hon. M. EMMERSON : Dans un sens, elle ne perdrait rien, mais je dois ajouter que ce cas est exceptionnel.

M. E. M. MACDONALD : Je voudrais que la disposition fût rédigée de façon à assurer le paiement intégral aux parents du défunt, sans en référer au ministre. La disposition précédente n'exige pas l'approbation préalable du ministre, pour servir l'indemnité. Quoique j'admette qu'il doive exister quelque mesure de responsabilité, cependant les conditions de l'exécution de cette loi sont tellement bien définies dans le texte de la loi que le bénéficiaire de tout contributeur à la caisse de prévoyance aurait droit sans réserve, à la mort de celui-ci, de retirer 90 p. 100 des contributions versées. Cela me paraît si manifestement juste que je doute s'il devrait raisonnablement y avoir des exceptions. J'aimerais voir la proposition du député de Simcoe (M. Lennox) adoptée.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 24 (occupation qui n'est pas incompatible avec la réception de l'allocation.)

M. FOWLER : Cette disposition me paraît injuste. Si un employé a dûment gagné sa pension, pourquoi devrions-nous accorder le droit de la réduire, même si l'employé se livre à une autre occupation ? Voici encore un cas où le ministre peut faire des distinctions injustes entre les employés.

L'hon. M. EMMERSON : Cette modification a été faite après de sérieuses consultations avec les représentants des employés. Il y a une dizaine de jours que nous l'avons acceptée.

M. FOWLER : Etait-ce à leur demande ?

L'hon. M. EMMERSON : Ils ont demandé à être protégés contre la possibilité de certains cas fortuits entraînant le paiement d'une indemnité. Ainsi, ils ont donné pour exemple le cas d'un employé qui par accident ou infirmité deviendrait incapable de travailler au bout de cinq ans et même de deux ans, et qui retirerait sa pension. Il pourrait surgir par la suite des circonstances qui convaincraient le conseil que cet employé n'a pas droit à son indemnité mensuelle. Les employés ont proposé que le pouvoir fût donné au conseil de modifier ou de réduire le montant de l'indemnité ou de régler le cas au meilleur de son jugement.

M. FOWLER : Personne qui n'est frappé d'invalidité complète n'a droit à sa pension s'il est dans la classe D.

L'hon. M. EMMERSON : Mais il pourrait la recevoir s'il tombe dans la catégorie B. Il pourrait être invalide temporairement seulement.

M. DANIEL : La loi prévoit-elle le rétablissement de la pension d'un employé qui est redevenu capable de travailler après avoir été frappé d'invalidité pendant un temps ?

M. CONMEE : Il est loisible à la commission de régler le cas à sa guise.

M. CONMEE : Il est loisible au conseil de régler le cas au meilleur de son jugement.

M. DANIEL : La déclaration du ministre ne nous dit pas que le conseil peut faire autre chose qu'arrêter ou réduire l'indemnité.

L'hon. M. EMMERSON : Le conseil peut régler un cas à sa guise. Nous lui conférons ce pouvoir. Je suppose qu'il agira équitablement en sauvegardant tous les intérêts en jeu.

Sur l'article 25 :

Rien dans la présente loi, ni aucune instance intentée ou paiement effectué en vertu de la présente loi, ne sera censé donner à aucune personne ou à aucun employé un droit quelconque d'être maintenu dans le service, non plus qu'un droit ou titre quelconque à aucune allocation ou à aucun remboursement ; et le droit est expressément réservé au ministre de congédier en aucun temps tout employé quand il juge que les intérêts du chemin de fer l'exigent, sans responsabilité de la part de Sa Majesté ou de tout officier agissant en vertu de la présente loi, pour toute réclamation quelconque au sujet de toute contribution ou allo-

cation, ou de tout remboursement sous le régime de la présente loi.

L'hon. M. EMMERSON : Je désire modifier cet article dans le sens de la proposition faite par l'honorable député de Simcoe (M. Lennox), comme suit :

Rien en la présente loi, ni poursuite ni démarche entreprise ni argent versé en vertu d'icelle, ne dégagera Sa Majesté de sa responsabilité au sujet de dommages causés par la négligence, l'omission ou la faute d'un fonctionnaire, employé ou agent du ministre.

M. FOWLER : L'article ne se trouve pas beaucoup modifié et il me semble qu'il peut donner lieu à bien des injustices. Vous privez un employé de ses contributions en le congédiant. Ce n'est certainement pas juste, mais vous statuez explicitement que rien en la loi ne vous oblige à lui remettre le montant de ses contributions, bien que certaines dispositions de la loi veulent qu'il reçoive ses contributions. Ainsi cette disposition est antipathique aux autres. C'est ici que surgit la question du favoritisme politique. Vous pouvez accuser un employé d'être partisan politique et le congédier, bien qu'il ait été au service de l'Etat pendant cinquante ans et ait contribué considérablement à la caisse de prévoyance. Vous le privez ainsi de toutes ses contributions. Cette disposition me paraît tout à fait injuste et mal à propos.

L'hon. M. EMMERSON : Mon intention en insérant cette disposition était que la présente loi ne changeât en rien les relations qui existent aujourd'hui entre l'administration et ses employés. Bien que je n'insiste pas pour conserver cette phrase comme essentielle, je crois qu'elle parerait à l'objection soulevée par l'honorable député de Simcoe-sud si nous la faisions précéder des mots :

Rien en la présente loi, à moins qu'il n'y soit expressément pourvu, etc. . . .

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 8 (règlements du conseil).

L'hon. M. EMMERSON : L'objection soulevée contre cette disposition ayant été écartée, l'article pourrait être adopté.

M. LENNOX : Je ne vois pas qu'elle ait été résolue. D'après moi, l'amendement à l'article 25 maintient le droit des parties quant à leur recours en vertu du droit commun, mais je ne vois pas qu'il pare à l'objection soulevée contre l'article 8 qui prévoit le temps, le mode et les conditions de paiement de certaines indemnités, à la discrétion du conseil. Je ne crois pas que l'amendement à l'article 25 puisse modifier cette disposition expresse. Je soumets au ministre qu'il devrait rendre cette loi très claire afin d'éviter les procès, comme c'est arrivé pour d'autres lois du même genre. La nécesité de modifier l'article 8, paragraphe "e", dans le sens que j'ai proposé existe toujours. Le paragraphe que le ministre a ajouté à l'article 25 est très important et très sage dans une certaine mesure, et il est possible que les mots " nulle instance intentée " soient considérés comme une modification des mots " toutes les conditions où" dans le paragraphe 4 de l'article 8, mais ce n'est pas suffisamment clair, et je soumets au ministre que le sens ne doit pas prêter à double interprétation. Pour que cette loi soit logique et claire nous devrions y insérer une disposition dans le sens de celle que j'ai proposée cette après-midi.

L'hon. M. EMMERSON : Avec tous les égards dus à l'honorable député (M. Lennox), je crois avoir prévu son objection. L'article 8 dit " le conseil peut, sous réserve de l'approbation du ministre et des dispositions de la présente loi " faire certains règlements. En vertu de cette disposition, le conseil ne peut pas faire de règlements à ce sujet qui rendraient le paiement conditionnel ; elle doit se conformer au paragraphe 2 de l'article 25. La proposition de l'honorable député est une répétition de ce qui est déjà suffisamment clair et précis.

M. LENNOX : Si le ministre est convaincu que son amendement à l'article 25 écarte l'objection que je cherche à résoudre par mon projet d'amendement à l'article 8, je m'en contenterai. J'ai été forcé de m'absenter pendant que le ministre l'expliquait et je n'ai pas eu le temps de l'étudier à fond.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai étudié la question après la suspension de la séance à six heures et ma proposition est le fruit de mes réflexions.

M. LENNOX : Si je comprends bien, le ministre substitue ce paragraphe à la fin de l'article 25 comme l'équivalent de l'amendement que j'ai proposé à l'article 8 ?

L'hon. M. EMMERSON : Oui.

M. LENNOX : Très bien.

(Il est fait rapport du projet de loi à la Chambre.)

## DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Administration centrale. Département des Affaires indiennes. Traitement du personnel, $66,612.50; dépenses casuelles, $15,237.50.

L'hon. M. OLIVER : Ce crédit ne comporte pas d'augmentations, mais il est pour toute l'année, tandis que le dernier n'était que pour les neuf mois expirés le 31 mars dernier ; il est aussi pourvu aux augmentations réglementaires.

Administration centrale—Ministère de l'Intérieur. Traitement du personnel, $178,087.50 ; dépenses casuelles, $31,725.

L'hon. M. OLIVER : C'est une augmentation de $2,982.06 pour l'année, et en voici l'explication. Il a été pourvu à une promotion pour M. L. M. Fortier, aux appointements de $1,900 par année, et à la nomination d'un commis de la 3e classe, dont le traitement pour l'exercice prochain sera $627.50. L'augmentation réglementaire a été accordée à tous les commis qui n'avaient pas encore atteint le maximum de leur classe.

M. SPROULE : Est-ce un nouvel employé que vous nommez commis principal ?

L'hon. M. OLIVER : M. Fortier est entré au service du ministère en 1874. Il fut nommé permanent dans le service extérieur le 1er janvier 1888. Le 1er juillet 1893, il fut transféré dans le service intérieur à Ottawa et a été employé depuis dans le département de l'immigration. Il aura atteint le maximum de traitement dans la 1re classe le 20 juin prochain et vu sa compétence, je me propose de le nommer commis principal aux appointements de $1,900 au minimum.

M. SPROULE : Il ne recevra plus son traitement dans le département de l'immigration ?

L'hon. M. OLIVER : Non ; la seule différence est qu'il est promu commis principal au lieu de commis de la 1re classe. Ses fonctions ne changent pas.

Department du Travail.—Traitement du personnel, $20,400 ; dépenses casuelles, $1250.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est le même crédit.

M. BENNETT : Est-ce vrai que M. McNiven a été nommé à la succession de M. O'Donoghue ?

L'hon. M. LEMIEUX : Aucune nomination n'a encore été faite, mais son nom a été mentionné.

Bureau du haut commissaire du Canada en Angleterre.—Traitement du personnel, $8,600 ; dépenses casuelles, $18,000.

L'hon. M. FISHER : Ce crédit accuse la réduction du traitement d'un commis de la 1re classe et les augmentations réglementaires.

M. SPROULE : Je vois par les journaux de ce soir que M. W. T. R. Preston a recommandé l'Afrique australe de préférence au Canada comme champ d'exploitation aux immigrants en perspective. A-t-on appelé l'attention du ministre sur ce fait ?

L'hon. M. FISHER : Nous n'avons aucun renseignement qui nous permette de croire que la nouvelle soit vraie ; pour moi je ne la crois pas.

M. LENNOX : La question n'est pas de savoir ce qu'il a dit. Les dépêches de la presse associée disent qu'il a écrit une lettre dans l' " Express," de Londres, disant que l'Afrique australe vaut mieux que le Canada comme pays d'immigration. J'ai donné avis d'une question devant la Chambre à ce sujet.

L'hon. M. FISHER : Personne d'entre nous n'a vu l'article et nous devons éviter tout commentaire jusqu'à ce que nous l'ayons lu.

Pour les archives, nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil, $50,000.

L'hon. M. FISHER : C'est une augmentation considérable. Comme je l'ai déjà dit, nous avons été très gênés dans notre travail par le manque d'installations. Depuis que le dernier crédit a été voté, cependant, l'édifice des archives a été achevé, et M. Doughty et son personnel l'occupent. Ils ont tout l'espace voulu pour bien des années à venir. Un de leurs premiers devoirs sera de préparer un catalogue indexé de l'immense masse de documents entassés dans les archives. Il faudra pour cela un nombreux personnel et beaucoup de travail. C'est en grande partie la raison de cette augmentation. De plus la besogne augmente toujours sans cesse. M. Doughty est un homme extraordinairement capable. Il découvre sans cesse des documents historiques de grande valeur, et il convient, afin de s'en assurer la possession de les faire copier ; c'est encore une raison qui contribue à cette augmentation. J'ai parlé l'an dernier d'un travail que M. Doughty a entrepris et qui se recommande de plus en plus—je veux dire le guide aux documents canadiens ayant un intérêt historique pour le Canada. Quand il a entrepris ce travail, il savait qu'il existait un grand nombre de tels documents répandus dans les bibliothèques particulières et en différents endroits, mais il ne s'imaginait pas qu'il y en eut en si vaste quantité. Afin de terminer ce travail en trois ou quatre ans, il faudra employer deux ou trois commis supplémentaires

Une autre raison, c'est que le docteur Doughty a fait partie du service permanent en qualité de premier commis. Il a toujours préféré rester en dehors de l'administration, et il me semble que l'énergie et l'habileté dont il a fait preuve dans la gestion de cet important bureau, lui donnent droit au poste d'archiviste dans le service temporaire. J'ai donc rayé le chiffre de ses appointements au budget du service permanent, et je me propose de lui accorder une augmentation d'appointements, lesquels seront prélevés sur ce crédit général. Il cessera dès lors d'émarger au budget du service permanent. Je me bornerai à ajouter que nous allons poursuivre pratiquement le même travail que j'ai indiqué l'année dernière, lorsque j'ai demandé un crédit de $20,000 pour une période de neuf mois.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il dire s'il est pourvu à l'envoi d'agents du

département, chargés de visiter les diverses parties du pays,—de manière à ce que nous soyons à même non seulement de consulter d'anciens documents, mais de contempler les photographies d'endroits historiques dans leur état actuel. Ces employés serait chargés également de recueillir le plus de renseignements possible au sujet de ces localités. Je ferai observer tout particulièrement à l'honorable ministre que la province d'Ontario a des spécialistes de cette classe à son emploi, qui visitent les diverses parties de la province ; et j'allais proposer au ministre, au cas où son département aurait des fonctionnaires de cette classe à son service, d'en envoyer quelques-uns, dans le cours de l'été prochain, visiter la ville de Penetanguishene et ses environs. Dans cette région, fut établie jadis la première mission des Jésuites, dont les fondateurs, venus par la rivière des Français, érigèrent un fort sur les bords de ce que l'on nomme aujourd'hui la rivière Wye. On y voit aussi un ancien poste militaire, qui date de 1812 ; et, si je ne me trompe, il se trouve là des personnes,—il est vrai qu'elles doivent être assez âgées aujourd'hui,—de qui on pourait obtenir beaucoup de renseignements d'un grand intérêt pour l'avenir. Si le bureau a de ces spécialistes à son emploi, je prierai le ministre de demander au docteur Doughty, s'il ne serait pas à propos d'envoyer quelqu'un là-bas, l'été prochain.

L'hon. M. FISHER : Je trouve excellente la proposition de l'honorable député ; j'en causerai certainement avec le docteur Doughty. Je ne crois pas qu'il y ait d'employé spécialement désigné pour ce genre de travail ; mais le docteur Doughty lui-même s'est fréquemment procuré des photographies et des illustrations de lieux historiques et est constamment à la recherche d'anciennes gravures et d'anciens documents relatifs à des lieux historiques. Je prends note avec grand plaisir de la proposition que vient de me faire l'honorable député.

M. LENNOX : Je ne prétends pas que ce crédit de $50,000 soit trop élevé ; mais il n'en est pas moins deux fois plus fort que celui demandé l'année dernière ; et je prierai le ministre de nous dire si l'on se propose de laisser ce crédit à ce chiffre d'une manière permanente, ou si c'est par exception qu'il atteint ce chiffre cette année, en raison de ce qu'on va s'installer dans un nouveau local. Je remarque la clause : " Nonobstant toute disposition de l'acte du Service civil ". Je me demande dans quelle mesure il est nécessaire d'inscrire cette clause ; est-ce seulement pour permettre au ministre de payer les appointements du docteur Doughty, ou a-t-on autre chose en vue ?

L'hon. M. FISHER : Je répondrai, tout d'abord, à cette dernière question ; j'ai expliqué, l'année dernière, pourquoi l'insertion de ses mots était nécessaire. Le personnel comprend certains employés qui n'ont jamais passé l'examen du service civil ; et si ces mots ne se trouvaient pas dans le crédit, nous ne pourrions pas les payer. Je ne crois pas avoir fait de nomination de personnes n'ayant pas subi les examens du service civil ; néanmoins il se peut qu'une partie de ce crédit soit destinée à des personnes hors d'état de passer des examens du service civil, et de se conformer aux exigences de la loi qui le régit, et qui, cependant sont expertes dans la besogne particulière qui leur est confiée. Je désire me faire autoriser à les employer temporairement, grâce à ce crédit. Quant au chiffre de ce crédit, je crois que, d'ici à plusieurs années, il faudra $50,000 par année pour faire face à la besogne dont le programme est actuellement tracé ; car il faudra quelques années au moins pour faire le catalogue de l'immense quantité de documents que nous avons, et qui se chiffrent dans les millions. Le docteur Doughty déclare que, pour mener ce catalogue à bonne fin, il faudra faire 15,000,000 d'inscriptions pour ce qu'on appelle le catalogue sur fiches mobiles, et cela nécessitera l'emploi de plusieurs commis durant nombre d'années. Nous nous proposons de pousser ce travail le plus rapidement possible ; mais c'est une besogne à laquelle on ne saurait employer un grand nombre de gens à la fois. Elle devra être exécutée dans un local relativement petit, par un nombre relativement petit d'employés, et il se passera plusieurs années avant qu'on en voie la fin. Tant que ce catalogue ne sera pas terminé, je ne pense pas que nous puissions réduire le crédit. Personnellement, je suis porté à croire que cette besogne est appelée à prendre de l'extension et que le crédit actuel ne pourra guère être diminué.

M. LENNOX : Le ministre ne pense-t-il pas que ce crédit dépassera $50,000 d'ici à quelques années.

L'hon. M. FISHER : Je ne le pense pas.

M. SPROULE : Quels appointements vous proposez-vous de payer au docteur Doughty ?

L'hon. M. FISHER : Je préférerais ne pas répondre à cette question pour le moment, si l'honorable député me le permet. Je n'ai pas discuté la question avec le docteur Doughty, mais ils seront certainement beaucoup plus élevés que ceux qu'il reçoit actuellement.

M. SPROULE : Je ne m'oppose nullement à ce que vous lui payiez ces appointements ; mais la Chambre devrait être informée du chiffre.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député comprendra, je pense, pourquoi je ne le dis pas.

M. SPROULE : Relativement à cette clause " Nonobstant toute disposition de l'acte du service civil ", j'imagine que c'est

parce que l'acte en question n'établit pas de position d'archiviste. Dès lors il est nécessaire d'insérer ces mots afin de vous permettre de nommer un fonctionnaire de cette catégorie.

L'hon. M. FISHER : Il est préférable, je pense, que le crédit soit rédigé dans ces termes. Il m'aurait été possible, probablement, de prélever le chiffre de ses appointements sur la somme totale formant le crédit, quand même la position ne relève pas du service permanent ; mais j'ai cru qu'il serait plus prudent d'insérer ces mots afin de supprimer tout doute à cet égard.

M. SPROULE : Autant que possible il ne faut rien faire qui ne soit autorisé par l'acte du Service civil ; car cet acte devait s'appliquer à tout le personnel depuis les sous-ministres jusqu'aux moindres employés. M. Doughty est pratiquement dans la position d'un sous-ministre ou d'un premier commis. Si la chose était possible il faudrait que cet emploi relève de l'acte du Service civil ; mais, naturellement, si l'acte du Service civil n'autorise pas de telles nominations, on peut être excusable d'agir comme on le fait.

M. TAYLOR : J'ai été un peu surpris d'entendre l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) demander au ministre s'il pensait que ce crédit qu'on vient de grossir serait augmenté de nouveau l'année prochaine. J'ai sous les yeux le rapport de l'auditeur général (page B—19), et j'y vois que les appointements et dépenses contingentes des bureaux à Ottawa, l'année dernière, se sont élevés à $2,559,470. Le rapport de l'auditeur général de 1895-1896 indique pour les mêmes fins (appointements et dépenses contingentes des bureaux à Ottawa) une dépense de $1,531,137.98, soit une augmentation dans les dix années, de $1,028,269.95. Des dépenses indiquées dans le dernier rapport de l'auditeur général à la page que je viens de dire, la seule qui soit nouvelle est celle relative au département du Travail. Tout le reste était en 1895-1896 l'objet d'une sollicitude tout aussi grande, sinon plus grande, de la part du Gouvernement. Le département du Travail a dépensé $17,684. En 1896, le gouvernement conservateur gérait les fermes d'expériences et soldait tous les frais du département de l'Agriculture moyennant $77,000. Mais, l'année dernière, il a fallu pour ce même service $159,000, soit deux fois plus. En 1896, le bureau de l'auditeur général entraînait une dépense de $31,000, et, l'année dernière, il était dépensé $77,000 pour la même fin. En 1896, le département de l'Intérieur nous coûtait $170,000, et, l'année dernière, il nous a coûté $420,000. Dans tous les départements, il s'est produit une augmentation qui forme un total de $1,028,269, par année, sous la gestion de notre gouvernement économe. Je suis surpris d'entendre l'honorable député (M. Lennox) demander au ministre s'il s'attend à ce que son département dépense moins l'année prochaine que cette année.

Recensement et statistiques, $30,000.

M. LAKE : Cela comprend-il le recensement fait récemment dans le Nord-Ouest ?

L'hon. M. FISHER : Non ; nous n'aurons pas de crédit pour cette fin dans le présent cahier d'estimations ; mais si l'honorable député désire me poser des questions à cet égard, je suis prêt à y répondre.

M. LAKE : Le ministre sait-il qu'on a été très mécontent de la manière dont ce recensement a été fait ?

L'hon. M. FISHER : Ce n'est pas à ma connaissance.

M. LAKE : On est assez généralement persuadé dans le Nord-Ouest qu'il n'a pas été fait un recensement exact et complet de la population. Faut-il en chercher la cause dans les instructions données aux recenseurs ou dans la manière dont on leur a donné ces instructions, je ne saurais le dire ; mais quant à moi j'ai constaté que je n'interprétais pas du tout les instructions de la même manière qu'un de ces recenseurs. Il me fallut insister pour qu'un recenseur enregistrât un certain nom que je lui donnais et qu'il pensait ne devoir pas inscrire, mais je puis lui prouver, instructions en mains, qu'il était obligé de l'inscrire. Le "Leader", de Regina, qui n'est pas trop porté à critiquer le Gouvernement a qualifié ce recensement en grosses lettres, en tête de ses colonnes, d'énormité, ajoutant qu'on n'avait pas fini d'en parler. Je ne sais trop si les directeurs du " Leader ", de Regina, se sont mis en rapport avec le ministre à ce sujet, mais je sais bien qu'ils étaient très indignés dans le temps. Si l'on prend le chiffre de la population lors du recensement précédent, et si l'on y ajoute le nombre des émigrants indiqué dans les rapports du département de l'Intérieur, plus le chiffre approximatif de l'augmentation normale, on arrivera à un total beaucoup plus élevé que celui indiqué par le dernier recensement. Sans doute, les statistiques de l'immigration peuvent être entièrement erronées. On conçoit que ce recensement soit d'une grande importance pour les deux provinces nouvelles, puisqu'il servira de base au calcul des subventions qu'elles recevront du gouvernement fédéral d'ici à cinq ans ; et si les habitants de cette région ne se trompent pas, ces nouvelles provinces vont se trouver à perdre des sommes considérables par suite de l'inexactitude et de l'insuffisance du recensement. On est du reste assez généralement d'avis là-bas que ces nouvelles provinces auraient joui d'une représentation plus nombreuse au parlement fédéral, si le recensement avait été exact. Les habitants étaient extrêmement occupés lorsque le recensement fut fait ; et

on raconte que, dans beaucoup de cas, les recenseurs se sont contentés des renseignements qu'ils ont pu obtenir dans les grands centres, et n'ont pas parcouru toutes leurs circonscriptions.

L'hon. M. FISHER : La déclaration de l'honorable député me surprend quelque peu. Il nous est parvenu quelques plaintes de particuliers ; nous sommes allés aux renseignements dans chaque cas, et si j'excepte une famille de Winnipeg, qu'on avait omis d'inscrire, toutes ces personnes qu'on prétendait avoir été laissées de côté figuraient sur la liste.

Il nous a été adressé des plaintes au sujet d'Edmonton et de Calgary, mais à l'examen nous constatâmes que ces plaintes n'avaient pas l'ombre de fondement. J'ignorais que les journaux eussent publié les déclarations signalées par l'honorable député. Etant données les instructions que les recenseurs ont reçues et la surveillance à laquelle ils ont été soumis, je ne vois comment il aurait pu se produire de ces omissions.

M. BOLE : Je suis heureux de pouvoir corroborer la déclaration du ministre de l'Agriculture relative au recensement. Sans doute, il a pu être commis des erreurs; mais il n'est pas possible pour des êtres humains de faire un travail de cette nature sans commettre d'erreur. Un journal de Winnipeg, en gros caractères, à l'en-tête de ses colonnes, critiqua le recensement et donna les noms de plusieurs personnes qu'il prétendait avoir été omis par les recenseurs. Je pris note de ces noms, et à mon arrivée à Ottawa, je me rendis au bureau du recensement, où je constatai qu'à l'exception d'une famille, tous les noms qu'on prétendait avoir été omis se trouvaient inclus dans le recensement. Naturellement les gens sont portés à grossir le chiffre de la population de leur ville, et lorsque les statistiques officielles sont publiées on est plus ou moins désappointé. Mais je crois que le recensement qu'on a récemment fait dans l'Ouest, a été assez bien fait en conformité des instructions données aux recenseurs. Je ne voudrais pas affirmer que ces instructions étaient bonnes en ce qui regarde les personnes non domiciliées, et je crois que les personnes vivant dans les hôtelleries n'ont pas été incluses dans le recensement. Cette règle peut être bonne pour certaines parties du Canada ; mais dans l'Ouest, où les déplacements sont plus fréquents, elle ne saurait donner les résultats les plus satisfaisants. En ce qui regarde Winnipeg, les recenseurs ont très bien fait leur besogne suivant les instructions qu'on leur avait données.

M. LAKE : Si j'avais pensé que ces crédits seraient discutés ce soir, j'aurais apporté quelques-uns de ces journaux pour les communiquer au ministre de l'Agriculture, et particulièrement le " Leader ", de Regina.

L'hon. M. FISHER : Je serais heureux si l'honorable député voulait bien m'en donner communication.

M. LAKE : Je m'en ferai un plaisir. Il y est question très fortement du recensement, qu'on y qualifie d'énormité. Je ferai observer que le mode *de jure*, actuellement suivi dans la préparation du recensement ne donne jamais, semble-t-il, entière satisfaction. Rien n'empêcherait, suivant moi, de faire le recensement du Canada d'après la méthode *de facto*, et les résultats seraient beaucoup plus satisfaisants. Si l'on s'en tient à la méthode *de jure* pour l'avenir, on devrait fixer une certaine date à laquelle tous les membres présents de la famille seraient inscrits comme domiciliés.

L'hon. M. FISHER : C'est la règle que nous suivons actuellement.

M. LAKE : Quelle date avait-on choisie dans cette circonstance ?

L'hon. M. FISHER : Le 24 juin. Toutes les questions posées aux habitants se rapportaient à cette date.

M. LAKE : On ne m'a pas posé ces questions. Dans une circonstance antérieure, j'ai voulu trouver la date et je n'ai pas réussi.

L'hon. M. FISHER : Il a toujours été fixé une date dans tous les recensements faits au Canada.

M. LAKE: Le recenseur ne m'a pas donné à entendre qu'il avait été fixé une date. Au reste, lorsque le recenseur fait sa tournée, comme il l'a fait dans cette circonstance et dans la circonstance précédente, un mois ou deux après la date fixée, les gens ne se rappellent guère exactement quelles sont les personnes qui étaient chez eux à la date en question.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député se rappelle-t-il à quelle date le recenseur est passé chez lui ? Je ne crois pas qu'il soit passé de recenseur un mois ou deux après la date fixée. Il est possible qu'il soit passé un mois après cette date, mais non pas deux; presque tout le travail du recensement s'est trouvé terminé dans l'espace de deux ou trois semaines.

M. LAKE : Je ne me rappelle pas au juste, mais je suis à peu près certain que c'était plus d'un mois après.

M. SPROULE : L'honorable député de Winnipeg nous dit qu'ayant relevé dans les journaux quelque allusion à l'exactitude du recensement fait à Winnipeg, il a pu s'assurer ensuite qu'on se trompait en faisant cette accusation. Ai-je bien compris ?

M. BOLE : J'ai déclaré qu'un des journaux de Winnipeg, une fois les résultats du recensement publiés, avait commencé une enquête et avait publié une longue liste de noms de personnes qu'il prétendait n'avoir pas été inscrites par le recenseur. J'appor-

tai à Ottawa la liste des noms pris dans ce journal, et je constatai que tous à l'exception d'un seul étaient bien et dûment inscrits dans les cahiers du recensement.

M. SPROULE : L'accusation avait été lancée par le " Telegram " de Winnipeg ; et le " Free Press " de la même ville y répondit, en affirmant que sur les quarante-neuf personnes, dont les noms, d'après le " Telegram ", avaient été laissés de côté, il ne s'en trouvait que dix-sept ne figurant pas au recensement. N'était-ce pas là admettre que dix-sept noms avaient été omis ?

L'hon. M. FISHER : Le journal se trompait.

M. SPROULE : L'affaire n'est pas aussi simple que vous le pensez ; en admettant que dix-sept noms avaient été omis, on reconnaissait bien que le recensement laissait à désirer, et l'honorable député de Winnipeg n'a pu, comme il le prétend, trouver ces noms inscrits ici.

L'hon. M. FISHER : Sûrement l'honorable député ne s'en rapportera pas à la déclaration du " Free Press ", de Winnipeg qui, sans être aussi inexacte que celle de l'autre journal était tout de même inexacte. Tous les noms se trouvaient au recensement à l'exception de ceux des membres d'une seule famille.

M. SPROULE : Qu'est-ce qu'en sait le ministre ?

L'hon. M. FISHER : Lorsque l'accusation fut portée dans les journaux, les fonctionnaires du département firent l'examen du cahier et y trouvèret les noms.

M. SPROULE : Comment se fait-il que le recenseur de Winnipeg ne les avait pas trouvés ?

L'hon. M. FISHER : Il les avait trouvés et transmis à Ottawa et ils sont inscrits à l'heure qu'il est dans les cahiers du recensement. Je ne sais trop où le " Free Press " avait obtenu ses renseignements.

M. SPROULE : Ce n'est là qu'un exemple ; en voici un autre. Les rapports de l'immigration nous informent qu'il est arrivé au Manitoba et dans le Nord-Ouest tel nombre d'étrangers qui s'y sont établis ; or, à la suite du recensement, on constata un déficit de 250,000 ou à peu près,—je ne parle que de mémoire,—étant donné le nombre d'immigrants qu'on prétendait être venus au pays. Où sont-ils allés ?

L'hon. M. FISHER : Nous avons examiné la question et constaté qu'en tenant compte du nombre des immigrants dont l'arrivée a été constatée, et de l'accroissement normal de la population depuis 1891, l'écart serait d'à peu près 75,000.

M. LAKE : Le ministre a-t-il fait entrer en ligne de compte les colons de l'Est du Canada qui sont allés s'établir dans l'Ouest, et qui se sont fait concéder à peu près un homestead sur quatre ?

L'hon. M. FISHER : On m'informe que les états préparés par le département de l'Intérieur comprenaient ces colons.

M. COCKSHUTT : Mes renseignements sont à peu près au même effet que ceux des honorables députés de Qu'Appelle et de Grey-est : l'écart entre le chiffre réel et le chiffre estimé de la population serait beaucoup plus grand que le ministre ne l'admet. C'est là un sérieux état de choses. Le pays a déboursé des sommes considérables pour recruter ces colons ; il a versé cinq dollars par tête à la compagnie North Atlantic Trading. Que sont-ils devenus ? Ils sont probablement passés aux Etats-Unis. Il en est venu également un très grand nombre de l'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes, et de ceux-là on ne paraît avoir tenu aucun compte. Par suite le pays, après avoir déboursé des sommes considérables pour le peuplement du Nord-Ouest, constate, une fois le recensement fait, que les immigrants n'y sont plus. L'argent a été gaspillé. Si les statistiques sont exactes, il faut reconnaître que le département de l'Immigration est à blâmer.

M. SPROULE : J'ai signalé deux circonstances, et l'explication donnée par le ministre n'a trait qu'à une seule. Si l'on tient compte du nombre d'habitants indiqué par le recensement antérieur, so l'on tient compte, en outre, de l'accroissement normal de la population dans l'intervalle, ainsi que du nombre des immigrants, le chiffre total de la population indiqué par le dernier recensement reste en deçà de ce qu'il devrait être. Mais ce n'est pas tout. Si l'on tient compte, d'une part, du nombre d'étrangers qui se sont établis dans notre pays, d'après les statistiques du bureau de l'immigration, et d'autre part, du nombre d'étrangers dont les recenseurs ont relevé la présence dans le pays, abstraction faite des décès et des naissances survenus dans l'intervalle, on constate un déficit ; l'écart est de plusieurs mille âmes.

L'hon. M. FISHER : La compilation des statistiques du recensement relatives aux étrangers n'est pas terminée ; nos renseignements à cet égard sont encore incomplets.

M. SPROULE : A entendre le ministre, on aurait été d'abord sous l'impression qu'il avait été commis une erreur dans le recensement de Winnipeg, mais après être allé aux renseignements à Ottawa, on aurait reconnu qu'il n'avait pas été commis d'erreur. Je lui ai demandé ensuite pourquoi le recenseur avait cru pouvoir ajouter dix-sept noms à la liste. Il reconnait avoir ajouté dix-sept noms à la liste, et qu'en conséquence les omissions ne se chiffraient pas par quarante-neuf, mais par dix-sept ; la liste a donc été modifiée dans cette mesure. C'est là ce qu'on a prétendu dans le journal et avec assez de raison, semble-t-il.

L'hon. M. FISHER : On m'informe que notre commissaire était à Winnipeg et qu'il constata l'omission d'une pension où dix-sept personnes avaient leur domicile. Il fit corriger l'erreur par le recenseur, la liste fut modifiée et corrigée à Winnipeg, avant même que nous eussions réglé de compte avec le recenseur ; l'état nous fut transmis ici, et lorsque j'ai dit qu'une seule famille avait été omise, je faisais allusion à l'exament que l'on fit des cahiers après qu'ils eurent été transmis au bureau à Ottawa.

M. SPROULE : Il est clair que l'explication du ministre se rapporte à une date subséquente à celle où l'on a signalé la manière négligente dont on faisait le recensement. La discussion s'est faite à Winnipeg, d'abord, entre le "Telegram" et le "Free Press", et c'est alors qu'on a signalé ces quarante-neuf omissions. Or, le ministre admet qu'il a été ajouté dix-sept noms par son propre recenseur ; c'est reconnaître que, par suite de quelque négligence ou autrement, on a omis de relever les noms de dix-sept personnes ; et s'il en est ainsi en ce qui regarde ces dix-sept personnes, il est évident que les relevés n'étaient pas exacts et que l'explication du ministre est insuffisante.

M. LENNOX : Le ministre dit que l'écart constaté dans ces relevés est de près de 75,000. L'écart atteint un chiffre bien plus élevé que cela. D'après la statistique du recensement de 1901, la population du Manitoba était de 255,211 âmes et celle des Territoires, à cette époque, s'élevait à 158,940, soit une totalité de 414,151 âmes. D'après la statistique du dernier recensement de ce territoire, la population était de 805,000 âmes. Déduction faite de 414,151, il reste un gain réel de population de 390,849, de toute source. Ce chiffre représente non seulement le flot de population qui s'est déversé au pays, comme on l'a proclamé de temps à autre, mais en outre le chiffre de l'accroissement naturel de la population et les immigrants venus des autres provinces ; or, on le sait, il y a un afflux considérable d'habitants des anciennes provinces vers le Manitoba et les deux provinces de création récente. En acceptant donc ce chiffre de 290,000 comme résultat net, voyons ce qu'il en est des chiffres de l'immigration.

C'est l'"Annuaire Statistique" qui va nous fournir ces chiffres, que voici :

| | |
|---|---|
| 1902 | 67,379 |
| 1903 | 128,364 |
| 1904 | 130,331 |
| 1905 | 146,266 |

Pour la période datant de 1905 jusqu'à l'époque de la confection du dernier recensement, il faudrait ajouter 100,000 immigrants; mais je donne ce chiffre, sous toute réserve, bien que je l'ai vu cité quelque part. Ainsi, le chiffre de cette immigration dont le Gouvernement nous a parlé, abstraction faite de l'afflux des immigrants d'Ontario et des autres provinces de l'Est dans l'Ouest, serait portée à 572,340, au lieu de 390,000, chiffre indiqué comme résultat du recensement, ce qui constituerait un écart, non pas de 75,000, comme le ministre le sait parfaitement, mais bien de 181,491, abstraction faite de l'accroissement naturel de la population ou du flot d'immigrants venus des autres provinces. Le ministre a beau dire qu'il est allé aux renseignements ; nous tenons à ce que le résultat de son enquête nous soit soumis sous une forme tangible, en chiffres précis. Nous voulons pénétrer le secret des opérations qui ont permis d'établir pareille statistique, avant de nous laisser convaincre que l'écart n'est pas de 181,000, au lieu de l'écart de 75,000 mentionné par le ministre. Il y a plusieurs explications de ce fait.

M. BOLE : La statistique que vous citez n'est-elle pas afférente à tout le mouvement de l'immigration au Canada ?

M. LENNOX : Elle s'applique probablement à l'immigration qui s'est déversée dans le pays tout entier. S'agit-il des relevés de l'immigration ? Non, ces chiffres n'intéressent pas tout le Canada.

L'hon. M. FISHER : Si je ne me trompe, les chiffres que vous avez cités s'appliquent au Canada, dans son ensemble.

M. LENNOX : Si cette statistique embrassait le Canada tout entier, le résultat, en dernière analyse, serait à peu près le même. Il ne neutraliserait pas le résultat de l'immigration des anciennes provinces vers l'Ouest ; car, au lieu de gagner en population, par le fait de ce déplacement, nous y perdons, comme le prouve la statistique.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député pourrait-il nous indiquer, approximativement, le chiffre d'immigrants d'Ontario qui sont allés s'établir dans l'Ouest ? Ce mouvement atteindrait-il le chiffre de 20,000 ?

M. LENNOX : Je préférerais ne pas établir d'estimation à cet égard, car c'est là une question que je n'ai jamais étudiée. Seulement, voici ce que je puis affirmer, de science certaine : c'est que, dans la contrée que j'habite,—et c'est là une observation qui s'applique à d'autres centres ruraux—une foule de jeunes gens désertent les exploitations agricoles et les foyers domestiques pour aller s'établir au Manitoba et au Nord-Ouest. Le prix des terres subit actuellement une dépréciation, parce que ceux qui avaient l'habitude de choisir des exploitations agricoles près des centres qu'ils habitaient, vont maintenant s'établir sur les terres de l'Ouest. Les fils de cultivateurs se dirigent aujourd'hui vers l'Ouest, et les chefs de familles les suivent ou partent avec eux. Je le répète, l'écart s'explique peut-être, dans une certaine mesure, par le fait que nous perdons des immigrants que le Gouvernement a recrutés, à l'étranger, à grands frais. Mais il reste toutefois, un

écart important dont il est difficile de se rendre compte, et la seule explication possible se trouverait peut-être l'inexactitude de ces relevés du recensement. Jadis, sir Richard Cartwright, occupant le fauteuil où siège aujourd'hui le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), et faisant l'examen des relevés d'un recensement antérieur, tonnait contre les iniquités du gouvernement tory du jour, à cet égard.

L'hon. M. FISHER : Sir Richard occupait alors un fauteuil tout près de celui de l'honorable député (M. Lennox).

M. LENNOX: Pardon; le jour en question, sir Richard Cartwright occupait le fauteuil que détient aujourd'hui le ministre (M. Fisher). Ce jour-là, son bureau était littéralement recouvert de feuilles de papier et il pérorait à perte de vue. De deux choses l'une, ou bien le Gouvernement doit avouer que les relevés du recensement de 1901 sont inexacts ou bien il doit admettre que le dernier recensement effectué par le ministre prête à la critique ; ou bien encore, que l'un et l'autre manquent d'exactitude. Je me rangerais assez volontiers à ces deux conclusions. Il est assez probable, en outre, que les états publiés périodiquement, et indiquant le nombre d'immigrants qui vont s'établir au Nord-Ouest, pèchent également par l'inexactitude.

L'hon. M. FISHER : La dernière observation formulée par l'honorable député (M. Lennox) m'absout, mais elle incrimine mon collègue, le ministre de l'Intérieur.

M. LENNOX : Vous êtes tous solidaires.

L'hon. M. FISHER : Certes, nous réclamons collectivement le mérite de l'initiative que nous avons prise. L'honorable député (M. Lennox) devrait faire entrer en ligne de compte le chiffre des immigrants allant s'établir dans d'autres parties du Canada, au lieu de ne tenir compte que des trois provinces en question. Ainsi pour l'année dernière, Ontario réclame 40,000 immigrants ; mais je ne saurais dire si c'est à bon droit ou à tort. Si l'on fait la déduction voulue pour les autres années en question, alors, l'écart de 120,000 ou de 130,000 mentionné par l'honorable député. . .

M. LENNOX : Pardon, c'est 181,000 immigrants.

L'hon. M. FISHER : L'écart se résumerait à fort peu de chose, à un chiffre se rapprochant de celui que j'ai donné, 75,000. Somme toute, l'écart entre nos chiffres n'est pas très considérable. J'en conviens, les chiffres semblent indiquer qu'on a recensé deux fois quelques immigrants, ou bien qu'un certain nombre d'entre eux ont quitté le pays. La chose va de soi, nous ne prétendons nullement que chaque immigrant qui entre au pays y demeure invariablement. Sans doute, dans ce mouvement alternatif, dans ce va-et-vient perpétuel d'immigrants, on recense plus d'une fois, non seulement les individus, mais parfois des familles. On le sait, il y a un certain va-et-vient de population flottante à la frontière entre les Etats-Unis et le Canada. Le flot de population canadienne qui se dirige au délà de la frontière est moins volumineux qu'il ne l'était jadis.

M. TAYLOR : La statistique ne vient point à l'appui de ce que vous affirmez.

L'hon. M. FISHER : La statistique corrobore ce que j'avance. Mais la prospérité du Nord-Ouest vient à l'appui de ma thèse, sans qu'il soit besoin de recourir à la statistique. Je ne veux pas affirmer que chaque habitant du Nord-Ouest figure invariablement au recensement. Nous avons tenté l'impossible pour confectionner un recensement aussi complet que possible, et nous avons presque réussi. Mais dans le recensement d'un aussi vaste territoire, il peut facilement se produire une omission.

M. LENNOX : Mais en 1901, la confection d'un recensement complet n'offrait probablement pas plus de difficulté qu'aujourd'hui.

L'hon. M. FISHER : En 1901, la population se trouvait plus disséminée et répandue dans des localités où aujourd'hui il y a plus de densité de population. Sans doute, ce fait militerait contre ma thèse, vu que le recensement d'une population dense, établie dans des centres rapprochés, offre moins de difficultés que le dénombrement d'une population fort disséminée. Mais, à mon sens, le dernier recensement a probablement été fait avec plus de fidélité que celui de 1901. Cela tient, dans une certaine mesure, à ce que nous n'avons pas posé trop de questions ; la besogne des recenseurs était aussi moins compliquée. Non pas qu'ils se soient bornés à faire une simple évaluation de la population du pays ; mais leur besogne avait été simplifiée, et, on le sait, plus une affaire est compliquée, plus il est facile de faire erreur. Le dernier recensement s'est effectué plus rapidement que celui de 1901. Nous avons bénéficié de l'expérience acquise par le passé, et de la coopération du bureau du recensement, dont j'avais demandé la création en 1901, et qui fonctionne aujourd'hui régulièrement. L'œuvre s'est effectuée ici sous la direction de fonctionnaires ministériels inamovibles, et bien qu'il nous ait fallu engager des recenseurs novices, nous étions en mesure de les faire surveiller par des hommes rompus au métier ; ainsi, l'organisation étant meilleure, l'exécution de notre œuvre y a gagné.

Naturellement, cet argument, ici encore, militerait contre nous, puisque, avec une organisation plus parfaite, il nous était plus facile de confectionner un dénombrement complet, sans omettre personne. Nous avons réussi dans cette tâche. Sans doute, nous avons été quelque peu déçus dans nos espérances. Nous nous étions tellement habi-

tués à vanter les progrès réalisés par notre Ouest canadien que quelquefois, donnant libre carrière à notre imagination, elle se permettait quelque accroc à la vérité des faits, et voilà que la statistique vient nous rappeler à la réalité. Le relevé de la population du Nord-Ouest est assez exact et relativement parlant, je dirais même qu'il est d'une parfaite exactitude. Pour mon propre compte, je trouve matière à félicitations dans le chiffre atteint par la population du Nord-Ouest. En 1901, la population de ces trois provinces s'élevait à 418,000 âmes—sauf erreur car je cite de mémoire—et cinq ans plus tard, elle atteignit le chiffre de 808,000 âmes, soit une augmentation de près de cent pour cent.

M. W. J. ROCHE : Quel était alors le chiffre de la population de Winnipeg ?

L'hon. M. FISHER : Elle s'élevait alors à près de quatre-vingt-dix-mille âmes.

M. W. J. ROCHE : Le député de Winnipeg (M. Bole) pourrait peut-être me renseigner à cet égard.

M. BOLE : Environ 110,000 âmes.

M. W. J. ROCHE : J'ai remarqué l'autre jour que, l'almanach des adresses porte à 130,000 âmes la population de Winnipeg.

L'hon. M. FISHER : C'est quelque peu exagéré.

M. W. J. ROCHE : Cette population est de 130,000 ou de 132,000 âmes.

M. HERRON : Dans toute la partie sud du pays, on a allégué que les recenseurs chargés de cette besogne ont fait un relevé inexact de la population, et il va sans dire que cela tourne au détriment du pays. Je me place ici au point de vue de la partie méridionale de cette contrée. Il en résulte que notre représentation est insuffisante, tant dans la Chambre des communes que dans l'assemblée législative provinciale.

Voilà un fait qui prouve l'inexactitude du dénombrement fait par les recenseurs. En février 1906, dans le village de Pincher-Creek où je demeure, on nomma un recenseur, chargé de confectionner le recensement de la population, en vue de l'érection de ce village en municipalité urbaine. L'employé chargé de cette tâche, s'en acquitta très consciencieusement. J'ai même ici une attestation qu'il a faite sous la foi du serment, relativement à l'exactitude de son recensement. En février 1906, ce village comptait une population de 714 âmes, et le 1er juin de la même année, soit six mois plus tard, le recenseur nommé par le Gouvernement porta le chiffre de la population à 589 âmes seulement, soit un chiffre inférieur de 125 à celui constaté six mois auparavant. Dans le but d'établir que la population n'avait pas diminué et que ce dernier recensement était inexact, nous fîmes confectionner un nouveau dénombrement en janvier 1901, environ sept mois plus tard, et à cette époque, il fut constaté que le chiffre de la population était de 901 âmes. J'ai ici les attestations légalisées des personnes qui firent ce recensement dans les deux circonstances et j'ai aussi la liste de tous les habitants de ce village, à l'époque en question. Le ministre pourrait-il nous expliquer cet écart ?

L'hon. M. FISHER : Je me contenterai d'observer que l'état dressé a été attesté, sous la foi du serment, par un respectable citoyen de ce village. Je ne saurais m'expliquer à quel mobile il aurait obéi en omettant quelque nom, d'autant plus que sa rénumération pour ce travail était basée sur le nombre de noms inscrits. Cela tient peut-être à ce que les règlements relatifs au recensement ne s'appliquant qu'à ceux qui ont réellement leur domicile dans cet endroit-là même, le recenseur les aura appliqués avec plus de sévérité qu'on ne l'aura fait dans les circonstances mentionnées par l'honorable député. D'après les règlements, les recenseurs ne doivent pas recenser la population flottante. Quoi qu'il en soit, il me paraît singulier qu'il y eut une si forte population flottante dans cette localité, à cette époque-là, et je ne m'explique nullement cet écart.

M. LAKE : Je prierais le ministre de vouloir bien réserver cet article. Il s'agit d'une question de haute importance pour les populations du Nord-Ouest ; or, comme il y a grand nombre de chiffres et de données statistiques qu'on pourrait utilement étudier, au cours de ce débat, il serait préférable de nous mettre en lieu de faire un exposé plus complet des faits se rattachant à la question. Le ministre affirme qu'Ontario prétend avoir reçu 40,000 immigrants l'année dernière ; or, dans l'état déposé sur le bureau, il n'est fait mention que de 27,158 immigrants.

L'hon. M. FISHER : Voilà qui prouve bien la divergence des prétentions.

(L'article est réservé.)

Annuaire statistique, $6,000.

M. COCKSHUTT : Comment se fait-il qu'on ait tellement réduit le format de cette publication et qu'on ait éliminé tant de données statistiques qui figuraient dans les éditions précédentes? Cette publication offrait bien plus d'intérêt, quand l'ancien statisticien M. Johnson, était chargé de ce travail. On a retranché une foule de renseignements. Pourquoi le ministre a-t-il ainsi modifié le format de ce volume ?

L'hon. M. FISHER : L'édition actuelle de l'"Annuaire Statistique" contient autant de renseignements qu'autrefois sur les affaires du Canada ; seulement, nous en avons éliminé une foule de données sur les pays étrangers.

M. DANIEL : Une bonne moitié du volume est bourrée de chiffres empruntés des

relevés du dernier recensement, comme, par exemple, les différentes classes et les divers âges de la population et autres renseignements de pareille nature. Cette statistique occupe un quart de volume même réduit à son format actuel. L'impression de cet annuaire coûte-t-il toujours aussi cher ?

L'hon. M. FISHER : Non, mais nous faisons un plus fort tirage.

M. TAYLOR : Combien en imprime-t-on d'exemplaires ?

L'hon. M. FISHER : 11,000 exemplaires en anglais et 2,000 en français. Nous imprimons 4,000 exemplaires de plus qu'autrefois.

M. DANIEL : Est-il probable que le prochain annuaire statistique offre plus d'intérêt que celui-ci et se rapproche davantage des publications précédentes ? Le dernier annuaire est bourré de renseignements se rattachant au recensement. L'ancien annuaire l'emportait de beaucoup sur celui-ci, comme livre de référence.

L'hon. M. FISHER : L'annuaire statistique n'est jamais autre chose qu'une compilation des divers livres bleus et celui-ci emprunte beaucoup de renseignemnts aux tableaux du recensement. L'année prochaine, la chose va sans dire, cela ne se répétera pas. D'autres matières figureront dans l'annuaire.

M. DANIEL : Si ce volume ne doit être qu'une compilation ou qu'un recueil d'extraits des livres bleus, il importe de présenter ces renseignements sous une forme qui facilite les recherches. Le volume publié, cette année, ne saurait soutenir la comparaison, à cet égard, avec ceux des années précédentes.

L'hon. M. FISHER : Le volume publié cette année contient tout autant de renseignements sur les affaires du Canada ; seulement, à mon sens, il était inutile de surcharger notre annuaire d'une foule de statistiques sur les autres pays.

M. COCKSHUTT : Ce livre contient moins de renseignements que le ministre ne veut l'avouer. Le format est bien moins volumineux, et on y chercherait en vain une foule de renseignements qui y figuraient jadis. Jusqu'à ces années dernières, c'était, comme ouvrage de référence, la plus utile des publications officielles. On y chercherait en vain, aujourd'hui, une foule de renseignements qui y figuraient autrefois. Il suffit d'un rapide coup d,œil jeté sur la table des matières pour constater qu'il contient bien moins de renseignements et de matières, et qu'il est par là même moins utile au public. Autrefois, lorsqu'un député désirait envoyer un livre à quelque personne, avide de renseignements sur le Canada, nulle publication n'était comparable à cet annuaire. Je ne saurais rendre pareil témoignage aux publications de ces années dernières. Je le répète, c'était une publication de haute valeur ; aujourd'hui, elle a beaucoup perdu de son utilité.

M. SPROULE : L'autre jour, alors que je n'étais pas en mesure de lui répondre, le député de Cap-Breton (M. Johnston), qui est présent en ce moment, opposa une dénégation catégorique à une de mes affirmations. J'avais fait une affirmation relativement à l'attitude prise jadis par le gouvernement conservateur à l'égard de la compilation de renseignements et de données statistiques qui pourraient avoir leur utilité dans l'étude des questions intéressant les classes ouvrières et les différentes industries, au pays. J'ajoutai qu'en 1890, le gouvernement précédent fit voter une loi par le Parlement, dans le but de recueillir des renseignements et des données statistiques sur la question, et que ce fût là le premier pas fait en ce sens. Le député du Cap-Breton opposa une dénégation catégorique à cette affirmation et me mit en demeure de lui donner les preuves à l'appui de mon allégation.

Je savais parfaitement qu'il ne se présenterait pas d'occasion favorable qui me permit de prendre la parole et de lui faire la réplique ; aussi, je gardai le silence. Je tiens maintenant à élucider ma pensée, et à rappeler à l'honorable député du Cap-Breton certains faits qu'il n'ignore que parce qu'il ne s'est pas donné la peine d'aller aux renseignements, et à lui prouver que mon affirmation était d'une parfaite exactitude. En 1890, le Parlement adopta une loi et ce fut la première initiative prise en vue d'organiser un service tendant au recueillement de renseignements et de données statistiques se rattachant à nombre de questions, et dont le besoin se faisait sentir ; ce service devant être confié, non pas au bureau du recensement, mais à celui de la statistique. Il fut convenu que ces renseignements ainsi recueillis et condensés seraient publiés dans l'annuaire statistique, dont le format serait agrandi dans ce but. J'ai sous les yeux les annuaires de 1890, de 1891 et de 1895 et il suffit de les feuilleter pour se convaincre de la parfaite exactitude de ce que j'ai affirmé. Ces données statistiques, on les demanda à diverses sources. Au lieu d'organiser un nouveau bureau, dont la création, comme on l'affirma à cette époque, aurait entraîné des dépenses injustifiables, on pourvut aux nouveaux besoins occasionnés par le recueillement de ces données statistiques, en attachant quelques commis supplémentaires au bureau de la statistique. C'est ainsi que d'année en année, s'est effectué le recueillement de toutes ces donneés statistiques concernant les différents genres d'importations et d'exportations, nos propres produits et ceux de provenance étrangère, les divers produits agricoles, l'industrie minière, le travail, les pénitenciers, etc. Ces données statistiques, prenant plus de développement d'année en année, y gagnèrent en utilité et comme l'a fait observer à bon droit le dépu-

té de Brantford (M. Cockshutt), c'était une de nos plus utiles publications. Nous y puisions volontiers des renseignements, pour les besoins du débat, et avec d'autant plus de plaisir que le classement des matières nous permettait de parcourir facilement le volume et d'y trouver le renseignement cherché. Il a quelques années l'" Annuaire statistique " formait un volume de 579 pages, tandis qu'aujourd'hui, c'est à peine s'il contient 350 pages. On y cherche en vain une foule de renseignements que nous avions l'habitude d'y trouver, et dans cette mesure-là même, ce volume a perdu de son prix et de sa vogue. Autrefois, de tous les points du pays, il nous venait des lettres de la part des instituteurs, s'informant si l'annuaire était publié et demandant un grand nombre d'exemplaires. Aujourd'hui, le livre a perdu de son intérêt, à leurs yeux. Je leur ai adressé quelques exemplaires des derniers annuaires publiés et ils m'ont dit qu'ils n'y retrouvaient plus les renseignements qu'ils auraient désiré y voir figurer ; qu'on avait éliminé des dernières éditions ces renseignements si utiles et ils me priaient de leur indiquer quelque autre source où ils pourraient aller les puiser. Je le répète donc, l'annuaire a perdu de son prix et de son utilité. Rien ne saurait justifier l'élimination de tant de renseignements utiles qu'on retrouvait si facilement autrefois dans l'annuaire. Cette publication n'a nullement bénéficié du remaniement effectué. Combien le ministre publie-t-il d'exemplaires, cette année ?

L'hon. M. FISHER : 11,000 exemplaires en anglais et 2,000 en français, soit environ 4,000 de plus que l'année dernière.

M. SPROULE : Combien en distribue-t-on à chaque député ?

L'hon. M. FISHER : Environ dix. Il va sans dire que certains députés ne réclament jamais leurs exemplaires et je distribuerais volontiers à d'autres députés les exemplaires qui nous restent.

Stations de fumigations, $3,000.

M. SPROULE : Résulte-t-il quelque bien de ces stations de fumigation ? On n'a réussi, par ce moyen, affirme-t-on, ni à détruire ni à éloigner le kermès de San-José et la direction donnée à ces stations de fumigation n'aurait abouti qu'au gaspillage des deniers publics.

L'hon. M. FISHER : J'affirme carrément que pas un seul kermès de San-José ne s'est introduit au pays par la voie de ces stations de fumigation. Il s'est introduit, prétend-on, quelques kermès de San-José, dans la province d'Ontario et cet insecte se propagerait. Je ne suis pas informé, officiellement, de la propagation de cet insecte, seulement, c'est ce qu'on affirme. Ces stations n'ont pour objectif que la fumigation des plants de pépinière ou des arbres d'ornement importés de l'étranger. Nous avons parfaitement réussi, à l'aide de ces stations de fumigation, à empêcher l'introduction du kermès de San-José de l'étranger.

M. SPROULE : A quelle source le ministre a-t-il puisé ce renseignement? Un journal de l'Ouest affirme carrément le contraire.

L'hon. M. FISHER : Nous tenons le fait de certains propriétaires de vergers, experts en la matière, qui affirment que le kermès de San-José n'existe que dans quelques endroits du pays.

M. SPROULE : Où est-ce ?

L'hon. M. FISHER : Dans l'Ontario occidental et nulle part ailleurs. Cet insecte est inconnu en Colombie-Anglaise. On nous a parfois donné avis de l'existence de cet insecte en d'autres endroits. M. Fletcher ou d'autres experts n'ont jamais manqué de faire des recherches, afin de vérifier l'exactitude de ces informations et invariablement ils ont constaté leur inexactitude. Cet insecte eût-il été importé au pays, il aurait été facile de le reconnaître et nos experts auraient découvert sa présence. Je le répète, pas un seul de ces kermès n'a échappé à l'examen de nos stations de fumigation, parce qu'on n'a jamais constaté, au Canada, l'existence d'un seul de ces kermès dont on pût faire remonter la présence à l'importation. Chaque fois qu'on nous a donné avis de l'existence du kermès, au cours de ces cinq années dernières, nous avons fait vérifier ces rumeurs et sauf dans cette zone limitée où cet insecte existait avant l'établissement de ces stations, nous n'avons jamais réussi à constater sa présence.

M. SPROULE : Où se trouve cette zone ?

L'hon. M. FISHER : Dans la partie sud-ouest de l'Ontario occidental et elle s'étend quelque peu dans le district, producteur de pommes, au nord. La partie nord est moins infestée que les parties sud et ouest.

M. SPROULE : Dans la péninsule de Niagara ?

L'hon. M. FISHER : Dans la péninsule de Niagara et le long du rivage du lac Erié, ainsi que sur un espace de peu d'étendue, au nord de London où il existe un district producteur de pommes. Je ne me rappelle pas qu'on ait trouvé de kermès à l'est de Toronto et je ne crois pas qu'il ait envahi le nord jusqu'aux comtés de Huron et de Grey. Le gouvernement provincial a tenté certains efforts pour exterminer le kermès de San-José et, persuadé que j'étais, qu'on avait arrêté ses ravages, j'ai été fort surpris d'apprendre qu'il se propageait.

M. LANCASTER : J'ai aussi appris que le kermès en question se propage plus ou moins ; mais je m'explique difficilement que le ministre affirme si carrément que cette propagation n'est pas due aux stations de fumigation.

L'hon. M. FISHER : Quand on nous a donné avis que certains plants de pépinière importés étaient infestés de kermès, j'ai pris la peine de faire vérifier ces allégations et invariablement il a été constaté qu'il s'agissait d'autres insectes que le kermès de San-José. Sans doute, je ne saurais affirmer que le kermès de San-Joosé n'ait pas infesté quelque plant de pépinière ; j'affrme positivement que dans les cas signalés à notre attention, nous n'avons jamais constaté une seule fois sa présence. Une multitude de plants importés sont distribués dans d'autres districts que ceux où le kermès existait déjà, mais on n'a pas constaté la présence de ce ravageur dans les premiers districts.

M. LANCASTER : La plupart de ces plants sont distribués dans les districts à production fruitière au Canada, et il serait tout naturel de croire qu'en vue de ces importations considérables, il y aurait un plus grand nombre de plants infestés dans ces districts. J'ai souvent pris contact avec nos producteurs de plants de pépinière, au Canada, et je puis affirmer qu'ils se montrent fort soigneux en matière de fumigation.

L'hon. M. FISHER : J'en conviens.

M. LANCASTER : La bonne réputation de leurs plants y est intéressée et j'en suis convaincu, nos pépiniéristes canadiens, en fait de fumigation, se montrent fort soigneux et ne le cèdent en rien, à cet égard, aux pépiniéristes de l'étranger qui exportent leurs produits au Canada. Je ne voudrais rien dire de dérogatoire au fonctionnaire chargé de la fumigation, mais je doute fort qu'il apporte à la fumigation des plants importés autant de soin et de zèle qu'en déploie, pour la fumigation de ses sujets, le pépiniériste canadien, dont la réputation même est en jeu ici. Parce qu'on n'a pas constaté la présence du kermès dans d'autres districts que ceux où il existait primitivement, le ministre, à mon sens, se hâte trop de conclure de ce fait que les stations de fumigation ont parfaitement réussi à éloigner ce ravageur. Là où le kermès existe je le sais, nos producteurs de plants de pépinière au Canada font une soigneuse fumigation, et cependant je crains fort que cet insecte ne se propage dans quelques districts.

L'hon. M. FISHER : En Colombie-Britannique, il s'importe de grandes quantités de plants, de la côte du Pacifique aux Etats-Unis, où le kermès de San-José pullule. Ces plants passent par nos stations là-bas, et cependant on n'a pas encore constaté la présence d'un seud kermès en Colombie-Britannique. En Nouvelle-Ecosse, on importe des Etats-Unis de grandes quantités de plants de pépinière et il existe à Saint-Jean une station de fumigation par laquelle ces plants doivent passer, et on n'a pas encore signalé la présence d'un seul kermès en Nouvelle-Ecosse.



En pareilles circonstances, je m'expliquerais difficilement pourquoi le fonctionnaire chargé de ce service dans l'Ontario occidental ne serait pas en mesure de s'acquitter de sa besogne avec autant de succès que le chef de ce service en Colombie-Britannique ou à Saint-Jean. Je ne prétends pas que l'importation du kermès soit chose impossible ; seulement j'affirme que ce service fonctionne bien. La presque totalité des plants importés, je suppose, sont expédiés aux pépiniéristes, et jamais ils ne nous ont donné avis que ce service fût défectueux.

M. SPROULE : Le ministère a-t-il trouvé le moyen d'exterminer le kermès de San-José ? On a affirmé qu'il envahissait le sud-ouest d'Ontario et qu'il infestait non seulement les arbres des vergers, mais qu'il s'attaquait aussi à d'autres d'arbres.

L'hon. M. FISHER : Je ne saurais apporter ici de réponse bien positive. L'autre jour, lorsqu'on a appelé mon attention sur cette allégation, j'ai donné instruction à M. Fletcher de faire l'examen voulu à cet égard. Comme il s'est absenté d'Ottawa, je n'ai pas encore reçu son rapport, et il me répugnerait d'ouvrir un avis personnel sur la question.

M. DUNCAN ROSS : En Colombie-Britannique, on se plaint que des arbrisseaux précieux importés de France et fumigés à Saint-Jean et plus tard à Vancouver, ont été presque tués par la fumigation.

L'hon. M. FISHER : Il n'est nullement nécessaire de faire subir une double fumigation à ces arbrisseaux, à moins qu'ils n'aient transité par les Etats-Unis. Les arbrisseaux en voie de croissance, qu'on envoie à la station de fumigation, courent le risque d'être tués. Les plantes qui sont en pleine croissance ne supportent pas la fumigation ; il faut que leur croissance soit arrêtée.

Renouvellement et amélioration de l'exposition canadienne à l'Institut impérial, Londres, et participation aux frais d'entretien de cet institut, $8,000.

M. SPROULE : Que faites-vous de ce crédit ?

L'hon. M. FISHER : Ce crédit tend à permettre notre participation aux frais d'entretien de l'Institut. Nous subvenons aux frais du traitement de M. Harrison Watson, qui a été attaché à cet institut dès son début même. Nous contribuons aussi aux frais d'entretien d'un bureau dans la ville, où M. Watson rencontre les hommes d'affaires, en quête de renseignements sur les affaires du Canada. L'année dernière, j'ai demandé l'ouverture d'un important crédit, affecté au renouvellement et à l'installation de notre étalage à l'institut. Ce travail est presque terminé. Le crédit en discussion est affecté à l'entretien de l'institut, sans compter quelques mille dollars affectés, an-

nuellement, à l'installation de nouveaux articles ajoutés à notre étalage, à cet institut.

(Il est fait rapport de quelques résolutions.)

L'hon. M. FISHER propose l'ajournement de la Chambre.

M. SPROULE : Quelle est la tâche de la Chambre pour jeudi ?

L'hon. M. FISHER : Nous étudierons deux ou trois projets de loi,—ceux du ministre de la Justice et du ministre du revenu de l'Intérieur,—et en outre, s'il est possible, le projet de loi sur le travail, et enfin le tarif.

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

## CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 14 février 1907.

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

### VACANCES.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que l'on m'a fait savoir que les sièges suivants sont devenus vacants : celui de l'honorable M. Costigan, division électorale de Victoria (N.-B.) ; celui de R. Charlemagne Laurier, division électorale de l'Assomption, décédé ; et celui de M. Arthur Aimé Bruneau, division électorale de Richelieu, qui a accepté une charge rémunérée par la couronne. En conformité des dispositions de l'article 9, chapitre 11 des Statuts refondus de 1906, j'ai autorisé le greffier de la couronne en chancellerie à émettre de nouveaux brefs d'élection pour chacune des divisions électorales susdites.

### QUESTIONS.

#### LA MAGISTRATURE DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. DELISLE demande :

Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer un autre juge de la cour suprême, choisi parmi le barreau de la province de Québec, afin de pouvoir remplacer un des juges actuels dans les causes où il refuse de siéger ou se déclare inhabile à donner plus de satisfaction aux justiciables de la province de Québec?

L'hon. M. AYLESWORTH : La question de savoir s'il y avait lieu de le faire ne s'est même pas posée.

M. DELISLE demande encore :

1. Quels sont les juges de la cour supérieure de la province de Québec qui ont demandé des congés depuis six mois?
2. Ces congés ont-ils été accordés, et pour quelles raisons?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1. L'honorable juge en chef Tait et l'honorable juge Larue.
2. La demande de sir Melbourne Tait est encore à l'étude. Le 2 courant, un congé de six mois a été accordé à M. le juge Larue parce que son médecin jugeait qu'il lui fallait prendre du repos, le procureur général de la province nous ayant laissé savoir que l'administration de la justice ne souffrirait pas de l'absence de l'honorable juge.

#### L'HONORABLE M. WILLIAM McINNES.

M. LENNOX demande :

1. Est-il vrai qu'avant la démission de l'honorable M. Wm McInnes, comme gouverneur du Yukon, ou en aucun temps, des accusations avaient été portées contre lui et son administration, et adressées au Gouvernement ou à un ministre?
2. Quelle était la nature de ces accusations?
3. Quand ont-elles été portées à la connaissance du Gouvernement?
4. Quelle décision le Gouvernement a-t-il prise en cette affaire?
5. Une enquête a-t-elle été demandée?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Nous avons reçu copie d'une résolution censée avoir été votée par une institution connue sous le nom de l'Association territoriale du Yukon, et où se trouvaient formulées certaines accusations contre M. le commissaire McInnes.
2. Les accusations, de nature générale comportaient improbité et mauvaise conduite.
3. Ces accusations furent portées à notre connaissance en août dernier.
4. Elles furent communiquées à M. McInnes pour qu'il y répondît.
5. On demanda une enquête ainsi que la démission de M. McInnes. D'autres résolutions censées avoir été adoptées par la même association furent reçues, où il était dit que la résolution première était non avenue, attendu qu'il ne s'en trouvait pas de trace dans les registres de l'association.

#### LES PRIMES A LA FABRICATION DU FER ET DE L'ACIER.

M. MARSHALL (par M. Blain) demande:

1. Combien d'argent le gouvernement du Canada a-t-il payé sous forme de primes à la fabrication du fer et de l'acier?
2. A quelles compagnies a-t-il payé ces deniers?
3. Combien chaque compagnie a-t-elle reçue individuellement?

L'hon. M. PATERSON : Le grand total des sommes payées par le Gouvernement du Canada sous forme de primes sur le fer et l'acier, depuis l'année 1883 jusqu'au 30 juin 1906, est de $8,814,835.52 et se répartit comme suit, savoir : la " Steel Company of Canada " et la " Londonderry Iron Company ", de Londonderry (N.-E.), $571,802.84 ; la " New Glasgow Iron, Coal and Railway Company," de New-Glasgow (N.-E.), $114,-

835.28 ; la " Nova Scotia Steel Company " et la " Nova Scotia Steel and Coal Company, Limited," de Sydney (N.-E.), $1,369,-158.64 ; la " Pictou Charcoal and Iron Company," de Pictou (N.-E.), $4,860; la " Mineral Products Company," de Pictou (N.-E.), $7,378.24 ; la " Dominion Iron and Steel Company, Limited," de Sydney (N.-E.) $3,466,519.39 ; l' " Electric Reduction Company," de Buckingham (P.Q.), $2,468 ; John McDougall et Cie, de Drummondville (P.Q.), $90,743.07 ; la " Montreal Rolling Mills Company," de Montréal (P.Q.), $10,212 ; Geo. McDougall, de Trois-Rivières (P.Q.), $5,185.-23 ; la " Canada Iron Furnace Company, Limited," de Radnor, (P.Q), et de Midland (Ont.), $588,095 ; Hall Bros., de Saint-Maurice (P.Q.), $3,172.44 ; la " Deseronto Iron Company," de Deseronto (Ontario), $151,-095 ; la " Hamilton Iron and Steel Company, la " Hamilton Blast and Furnace Company," et la " Hamilton Steel and Iron Company, Limited," de Hamilton (Ontario), $1,416,-469.02 ; l' " Ontario Rolling Mills Company," de Hamilton (Ontario), $24,398.37 ; l' " Algoma Steel Company, Limited," du Sault Sainte-Marie (Ontario), $988,443.

DRAGAGE A VICTORIA-HARBOUR, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. MACLEAN demande :

1. Quelle drague a exécuté des travaux à Victoria et à Crapaud (I.P.-E.), en 1906?
2. Quand la drague est-elle arrivée audit endroit, et quelle somme totale de travaux a été exécutée?
3. Quel a été le coût total des travaux exécutés dans cet endroit?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. La drague " Montague."
2. Elle est arrivée à Crapaud le 6 septembre 1906 et y a exécuté 20,450 verges cubes de dragage.
3. $4,277.

LA DRAGUE " MONTAGUE ".

M. T. CHISHOLM demande :

1. Où la drague du Gouvernement " Montague " a-t-elle été employée en 1906 ?
2. Pendant combien de jours a-t-elle été inactive par suite de défauts dans ses machines et son équipement?
3. Quels étaient ces défauts?
4. Quel a été le coût total des réparations faites à ladite drague depuis sa livraison par le constructeur du Gouvernement?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Dans la passe Est du port de Toronto (Ontario) et à Victoria, Crapaud-Harbour, (I.P.-E.)

2 et 3. A Toronto, elle est restée, à différentes intervalles, huit à dix jours inactive à cause de certains changements qui s'imposent d'ordinaire lorsqu'on se sert d'une drague nouvelle, mais non à cause de quelque imperfection du mécanisme de la drague. Toutefois, le retard le plus sérieux fut causé par un accident qui se produisit à Crapaud-Harbour pendant qu'on se préparait à y mettre la drague à l'œuvre.

4. A Toronto, tous les changements et réparations furent effectués aux frais des entrepreneurs. La réparation des dégâts survenus à Crapaud a coûté environ $200.

SUPERFICIE TOTALE DES TERRES DES INDIENS.

M. ARMSTRONG demande :

1. Quel est le nombre total de terres affectées aux Indiens non encore vendues au Canada et appartenant aux Indiens ?
2. Quel est le nombre total d'îles qui sont encore la propriété des Indiens?

L'hon. M. FRANK OLIVER :

1. Le 30 juin dernier, la superficie des terres non encore vendues des Indiens du Canada était, d'après les données du département, de 287,427:18 acres.
2. Le nombre des îles que le ministère a actuellement à vendre est de 2,344.

LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL—TRACE CHIPMAN GRAND-FALLS.

M. CROCKET demande :

1. Le Gouvernement en est-il venu à une décision au sujet du choix du tracé du transcontinental entre Chipman et Grand-Falls (N.-B.)?
2. Dans la négative, quand peut-on s'attendre à une décision à ce sujet?
3. La commission du Transcontinental a-t-elle reçu des ingénieurs du district A un rapport final sur les résultats de la nouvelle exploration des deux tracés projetés entre les points susnommés?
4. Dans l'affirmative, le rapport recommande-t-il l'adoption de l'un des deux tracés, et dans ce cas, lequel est recommandé?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Le Gouvernement n'a pas encore arrêté le tracé du Transcontinental entre Chipman et Grand-Falls et ne pourra prendre de décision à ce sujet tant qu'il n'aura pas été saisi d'un rapport des commissaires du Transcontinental, qui, nous dit-on, étudient en ce moment le rapport définitif de l'ingénieur en chef du district A.

2, 3 et 4. Réponse au n° 1.

M. CROCKET : L'honorable ministre n'a pas répondu à la 4e question.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai dit que le Gouvernement n'a pas reçu de rapport ; tant que ce rapport n'aura pas été transmis au Gouverneur en conseil, il sera assurément impossible d'en faire connaître la teneur.

M. CROCKET : L'information demandée par la question 4 a trait au rapport des ingénieurs de district à la commission du Transcontinental.

L'hon. M. EMMERSON : J'ai dit que nous n'avons pas ce rapport. C'est la commission qui l'a.

LA CHARGE DE SOLLICITEUR GENERAL.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Qui remplit les fonctions de solliciteur général?
2. Le public a-t-il souffert de cette vacance?
3. Depuis quel temps la vacance existe-t-elle?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Le ministre de la Justice.
2. Le ministre de la Justice a pu en souffrir, mais il ne s'est pas plaint.
3. La charge est restée vacante depuis le mois de juin dernier jusqu'à ce jour, alors qu'il a plu à Son Excellence de la confier à M. Jacques Bureau, l'honorable représentant de Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.

VACANCE A LA COUR SUPREME DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. R. L. BORDEN demande :

1. Quand la vacance sur le banc de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse sera-t-elle remplie?
2. Le Gouvernement a-t-il reçu récemment quelques communications à ce sujet?
3. Quelle est la nature de ces communications?

L'honorable M. AYLESWORTH :

1. La question est à l'étude.

2 et 3. Tout ce que nous avons reçu à ce sujet, c'est une lettre qui fut adressée au sous-ministre de la Justice, le 29 janvier 1907, par M. W. B. A. Ritchie, de la société Borden, Ritchie et Chisholm, avocats, etc., de Halifax ; dans cette lettre, M. Ritchie dit qu'il résulte certains inconvénients de la vacance qui s'est produite à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse.

M. BORDEN : Le ministre de la Justice pourrait-il me dire sur quoi il se fonde pour dire que M. Ritchie fait partie d'une société Borden, Ritchie et Chisholm ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Sur l'en-tête imprimé de la lettre en question.

M. BORDEN : Je ne sais rien de cet en-tête imprimé; mais puisque l'honorable ministre est ainsi renseigné, je lui apprendrai que depuis bientôt deux ans je ne fais plus partie de cette société.

L'hon. M. AYLESWORTH : Dans ce cas, les autres se serviraient du nom d'une manière injustifiable.

LE SERVICE POSTAL DANS L'OUEST DU MANITOBA.

M. SCHAFFNER demande :

1. Le Gouvernement sait-il, que durant les deux dernières années, le service postal a été et est actuellement mal fait dans l'ouest du Manitoba ?
2. Le Gouvernement a-t-il reçu communication l'informant du mauvais service dans le district de Manitoba-ouest ?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre les moyens nécessaires afin d'améliorer le service postal dans l'ouest du Manitoba qui a été si défectueux depuis deux ans ?

L'hon. M. RODOLPHE LEMIEUX :

1. Le Gouvernement sait qu'en certains cas, peu nombreux cependant, le service postal s'est effectué d'une manière peu satisfaisante dans l'ouest du Manitoba ; mais cet état de choses est dû au service des chemins de fer et non pas à la faute du ministère des Postes. Celui-ci n'exerce aucune autorité sur la circulation des trains ; force lui est d'utiliser ceux que les compagnies de chemins de fer mettent en mouvement.
2. Oui.
3. Le Gouvernement a pris et prend encore tous les moyens possibles pour l'amélioration du service postal dans l'ouest du Manitoba ; à vrai dire, le ministère a fait droit, sans exception, à toutes les demandes d'amélioration qui lui ont été transmises et qui semblaient avoir quelque raison d'être.

L'ILE BONE, BAIE GEORGIENNE.

M. BENNETT demande :

1. L'île Bone, n° 75, dans les limites du township de Gibson, dans la baie Georgienne, a-t-elle été vendue ?
2. Combien d'acres de terre contient-elle ?
3. Si elle a été vendue, quel est ou quels sont les acheteurs et pour quelle somme l'a-t-on cédée ?
4. A-t-elle été vendue aux enchères ? Si non, comment ?
5. Le département en a-t-il fait l'évaluation? Dans l'affirmative, qui l'a faite ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Il n'a été vendu que soixante acres de l'île Bone, n° 75 du township de Gibson, dans la baie Georgienne.
2. La superficie de l'île est de 763.60 acres.
3. Colin-Graham Campbell, 60 acres, au prix de $300.
4. La vente a été faite au premier demandeur avec le consentement du gouvernement d'Ontario.
5. L'estimation de l'île a été faite par M. J. G. Sing, A. T. F.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—CHATEAU D'EAU A GIBSON (N.-B.).

M. W. J. ROCHE demande :

1. Le château d'eau en voie de construction à Gibson (N.-B.), pour l'Intercolonial, a-t-il été complété ? Dans l'affirmative, quel en est le coût total ?
2. S'il n'est pas terminé, quel montant total a été payé jusqu'à date pour ces travaux ?
3. Quel était l'entrepreneur, et a-t-il été payé pour des travaux supplémentaires ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Non.
2. $1,989, en acompte.
3. E. A. Wallberg. Il n'a pas été payé de travaux supplémentaires ; nul paiement n'a été fait.

F. H. LLOYD, DE NEWMARKET.

M. R. N. WALSH (par M. Blain) demande :

1. F. H. Lloyd, de Newmarket, a-t-il jamais été condamné à l'emprisonnement dans le pénitencier de Kingston ?
2. Dans l'affirmative, quelle était la nature du délit ?
3. Quelle était la durée de l'emprisonnement?
4. A-t-il été relâché ?
5. Pendant combien de temps est-il resté dans le pénitencier?

L'hon. M. AYLESWORTH :

T. H. Lloyd, de Newmarket, n'a jamais, que je sache, été condamné à la détention au pénitencier de Kingston. Appelé à répondre à une triple accusation, il fut trouvé coupable et condamné le 5 décembre 1905, en conformité des articles 308 et 310 du code criminel de 1892, à dix-huit mois de détention à la prison centrale de Toronto. Il fut remis en liberté au bout de neuf mois.

M. W. T. R. PRESTON ET L'AFRIQUE AUSTRALE.

M. LENNOX demande :

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur le fait, tel que rapporté par la presse canadienne associée, que W. T. R. Preston, dans un récent article adressé au "London Express", parle de la nécessité d'une augmentation de l'immigration européenne parmi la population rurale de l'Afrique du Sud, compare le Sud-Africain au Canada, et déclare que l'Afrique du Sud peut plutôt nourrir des millions d'habitants en la montagne de la Table et le Zambèze que le Canada entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses ?
2. Le Gouvernement a-t-il pris quelque mesure pour s'assurer de l'exactitude de la dépêche de la presse canadienne associée, et dans ce cas, quand, et quelle mesure ?
3. Les agissements de M. Preston sont-ils oui ou non contraires à ses devoirs ou à ses pouvoirs comme agent ou employé du gouvernement canadien ?
4. Quelle décision le Gouvernement prendra-t-il dans l'espèce ?

L'hon. M. FRANK OLIVER :

1. L'attention du Gouvernement a été attirée sur la dépêche en question mercredi soir dernier, au cours de la discussion sur le budget.

2. Le Gouvernement attend l'arrivée du journal qui a publié la prétendue lettre.

3 et 4. Il sera répondu à ces questions lorsque le journal sera arrivé.

LA PETITE ILE BEAUSOLEIL, BAIE GEORGIENNE.

M. BENNETT demande :

1. Quelle personne a demandé, la première, la concession de la petite île Beausoleil, dans la baie Georgienne, et a transféré ses droits à D. S. Pratt, le propriétaire actuel de l'île ?
2. Quel arpenteur a évalué l'île à $200 ?

L'hon. M. OLIVER :

1. M. James Playfair, de Midland, fut le premier à demander la concession de l'île Beausoleil, baie Georgienne ; il transporta à M. D. S. Pratt ses droits relativement à quarante acres de l'île.

2. M. J. G. Sing, A. T. F.

M. PHILIAS PAYETTE.

M. LEONARD (par M. Bergeron) demande :

1. M. Philias Payette, de Montréal, a-t-il été employé pas la commission de construction du Transcontinental, section Grand-Tronc-Pacifique ?
2. Ce monsieur a-t-il fait une réclamation contre ladite commission ou contre quelqu'autre personne employée dans ou par ladite commission ?
3. Quelle est cette réclamation ?
4. La commission susdite ou le Gouvernement se propose-t-il de faire quelque chose à ce sujet ?
5. Le Gouvernement est-il informé que ce monsieur est maintenant incapable de travailler par la faute et la négligence des chefs d'équipe de la commission qui l'ont oublié seul pendant plus d'un mois dans la forêt à un poste où on l'avait placé pour trois jours, et ce sans nourriture ?
6. Le Gouvernement ouvrira-t-il une enquête à ce sujet ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui, par les commissaires du Transcontinental.

2. Oui, contre lesdits commissaires du Transcontinental.

3. Il réclame une indemnité pour dommages causés à sa santé et le paiement du salaire qu'il n'a pu gagner.

4. Non, son salaire lui ayant été payé en entier, et le coût de son transport jusqu'à Montréal ayant été soldé, il ne reste plus rien à faire dans son cas.

5. Non.

6. Non, les commissaires du Transcontinental ayant fait les plus minutieuses investigations en l'affaire.

PARC A MONCTON (N.-B.).

M. CROCKET demande :

1. Le Gouvernement a-t-il fait exproprier une partie du "Old Trotting Park", sur le "Mountain Road", à Moncton (N.-B.) ?
2. Dans l'affirmative, quand et dans quel but, quelle étendue de terre a été expropriée et quel prix a été payé par le Gouvernement ?
3. Qui est le propriétaire du "Trotting Park" et à qui a été payé le prix de l'expropriation ?
4. Se propose-t-on d'exproprier de nouveaux terrains entre le "Trotting Park" et le terrain récemment acheté pour les nouveaux ateliers de wagons de l'Intercolonial ?

L'hon. M. EMMERSON :

1, 2 et 3. Non.

4. La question n'est pas à l'étude.

EMPLOI DE CERTAINES PERSONNES.

M. STAPLES demande :

1. Quelques-unes des personnes suivantes ont-elles été à l'emploi du gouvernement fé-

dérale: MM. R. E. A. Leech, McLean, W. H. Ingram, Kenner, Nilghorn, Duggan et Ayotte ?

2. Dans l'affirmative, quand ont-elles été nommées et quelles fonctions remplissaient-elles ?

3. Quel était leur traitement respectif ?

4. Quelques-unes de ces personnes sont-elles actuellement au service du gouvernement fédéral ?

5. Dans l'affirmative, quel est leur traitement respectif et en quelle qualité sont-elles employées ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Oui, MM. R. E. A. Leech, A. S. McLean, W. M. Ingram, (et non pas W. H. Ingram), Lawrence Duggan et Alex Ayotte.

2. R. E. A. Leech fut nommé inspecteur des agences des terres fédérales le 1er janvier 1905 ; A. S. McLean fut nommé commis à Régina, le 19 octobre 1905 ; W. M. Ingram fut nommé inspecteur des terres des écoles le 1er février 1905 ; Lawrence Duggan fut nommé inspecteur des homesteads le 1er juin 1906, et Alex. Ayotte fut nommé agent d'immigration à Great-Falls (Montana) le 15 août 1905.

3. Les appointements de R. E. A. Leech sont de $2,000 par année ; ceux de A. S. McLean, de $900 ; ceux de W. M. Ingram, de $1,800 ; ceux de Lawrence Duggan, de $1,200 et ceux d'Alex. Ayotte, de $900.

4. Ces personnes sont actuellement à l'emploi du ministère de l'Intérieur aux titres et aux appointements ci-dessus.

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE TARIF.

Le très hon. Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de décider qu'elle se formera demain en comité général pour délibérer sur le projet de résolution suivant :

Il y a lieu de modifier le chapitre 5 des Statuts de 1903, intitulé: "Acte concernant la fabrication de la ficelle d'engerbage en Canada", et de prescrire que l'article suivant soit ajouté après l'article 1er dudit acte, savoir :

"1a. Le Gouverneur en conseil peut autoriser le paiement d'une prime à toute corporation, raison sociale ou personne fabriquant de la ficelle d'engerbage en Canada avec la fibre de manille, ladite prime devant être égale au montant payé comme droit d'exportation dans les Philippines sur la fibre de manille produite dans ces îles et servant à fabriquer de la ficelle d'engerbage au Canada, et n'être payable qu'à l'égard de la ficelle d'engerbage fabriquée en Canada avec la fibre de manille le ou après le premier jour de janvier mil neuf cent sept, pour usage au Canada.

"Toutefois, ladite prime n'excédera pas trois huitièmes de cent par livre sur la fibre de manille ainsi employée à la fabrication de la ficelle d'engerbage."

Les amendements proposés aux résolutions relatives au tarif sont comme suit :

1re résolution.—De supprimer tous les mots de la 4e ligne à la 14e inclusivement, et de les remplacer par les mots : "Chapitre quarante-neuf des Statuts refondus du Canada, 1906, intitulé : Loi des douanes".

D'insérer après le mot Royaume-Uni dans l'alinéa c de l'article 5 l'alinéa suivant :

d) Ficelle d'engerbage ou ficelle pour moissonneuses-lieuses fabriquée en chanvre de la Nouvele-Zélande, fibre d'ixtle ou tampico, herbe de izal ou crotalaire, ou de deux ou plusieurs de ces matières mélangées, d'un seul pli et mesurant six cents pied au plus à la livre.

4e résolution.—De modifier cette résolution de façon à statuer comme suit :

"Il y a lieu d'établir que les dispositions des résolutions qui précèdent soient réputées avoir pris vigueur le 30e jour de décembre 1906, et s'appliquent et s'appliquaient à toutes les marchandises importées ou retirées de l'entrepôt pour la consommation ce jour-là ou par la suite, ainsi qu'aux marchandises précédemment importées et pour lesquelles il n'avait pas été fait de déclaration pour la mise en consommation avant ce jour, sauf si les résolutions y pourvoient autrement ; mais il est entendu que les marchandises importées ou retirées de l'entrepôt pour la consommation sur lesquelles les droits ont été payés le 3e jour de novembre 1906 ou subséquemment mais antérieurement au 12e jour de février 1907, conformément au tarif des droits imposables sur ces marchandises en vertu des résolutions concernant les droits de douanes présentées à la Chambre des communes le 29e jour de novembre 1906, ne seront pas assujetties à payer les compléments de droits dans le cas où ces droits seraient surélevés par toute résolution ou modification introduite postérieurement."

ANNEXE "A."

Cet annexe est modifié ainsi qu'il suit :—

Article 23.—Dans la colonne du tarif de faveur pour la Grande-Bretagne supprimer "25 pour cent," et insérer "22½ pour cent".

Article 39.—Supprimer les mots "la farine de riza, de sagou, le tapioca".

Insérer le nouvel article comme suit :—

39a. Farine de riz, de sagou et tapioca, par livre.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 9 cent ; tarif moyen, 1 cent ; tarif général, 1 cent.

Article 41. Après le mot "emballages" insérer le mot "ordinaires".

Insérer le nouvel article suivant :—

46a. Les céréales, grains, farines et gruaux de toute espèce assujettis à la taxe mais avariés par l'eau pendant le transit, ou antérieurement à leur importation au Canada.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 15 p. 100 ; tarif moyen, 22½ p. 100 ; tarif général, 25 p. 100.

Article 79.—Après "jeunes pousses" insérer les mots "et plants de rosiers".

Modifier l'article 83 de façon à ce que le tarif se lise ainsi :

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 12½ cents ; tarif moyen, 17½ cents ; tarif général, 20 cents.

Modifier l'article 85 ainsi qu'il suit :

85. Tomates, fraîches.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 20 cents ; tarif moyen, 55 cents ; tarif général, 30 p. 100.

Modifier l'article 94 ainsi qu'il suit :

94. Dates et figues séchées les cent livres.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 40 cents ; tarif moyen, 55 cents ; tarif général, 62½ cents.

Article 97a.—Supprimer les chiffres "20" dans le tarif général et y insérer les chiffres "30".

Article 110.—Supprimer " livres ".

Article 111.—Supprimer "livres".

Article 135.—Supprimer tous les mots suivant le mot " directement " et les remplacer par les mots " par navire à un port du Canada, de tout pays britannique et non autrement ".

Article 136.—Après le mot "trente" insérer le mot " cinq ".

Nouvel article 137a.—Mélasse de canne à sucre, accusant au polariscope 35 degrés, lorsqu'elle est importée pour servir exclusivement à la fabrication de tourteaux pour les bestiaux.

En franchise sous tous les tarifs.

Article 139.—Supprimer les divers tarifs des droits et les remplacer par les suivants :

Tarif de faveur pour le Grande-Bretagne, 40 cents ; tarif moyen, 55 cents ; tarif général. 62½ cents.

Modifier l'article 167 ainsi qu'il suit :

167. Malt, non broyé, broyé ou moulu et farine de malt contenant cinquante pour cent de malt au moins, sur déclaration d'entreposage sauf le règlement d'accise par cent livres, 45 centins sous les tarifs.

Modifier l'article 168 ainsi qu'il suit :

168. Farine de malt contenant moins de cinquante pour cent de malt, fluide ou non, y compris les mélasses de grain, toutes matières en cet article sur évaluation sous droits d'accise britanniques ou étrangers, d'après les règlements établis par le ministre des Douanes.

Quarante pour cent sous tous les tarifs.

Article 192.—Après le mot " carton " insérer les mots " non enduit de colle ".

Article 201.—Après le mot " papier-matrice" insérer les mots " n'étant pas du papier de soie ".

Article 237.—Après le mot " ébauche d'abat-jour en cellulose pour lampes " insérer les mots " et ébauche de peigne ".

Article 238.—Supprimer les mots " en boules, à l'état brut ", et après le mot ' masses ", insérer les mots " tiges ou barres non autrement ouvrées que moulées ou pressées ".

Article 261.—Supprimer les taux du tarif et insérer le mot " En franchise " sous tous les tarifs ".

Article 270.—Insérer " 1½ " au lieu de " 2½ " dans le tarif général.

Modifier l'article 281 ainsi qu'il suit :

281. Briques réfractaires d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en franchise ; tarif moyen, 5 p. 100 ; tarif général, 5 p. 100.

Article 309.—Modifier les taux ainsi qu'il suit :

Par carrés de 100 pieds en superficie:

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 50 cents ; tarif moyen, 70 cents ; tarif général, 75 cents.

Insérer le nouvel article 316a.—Ampoules pour servir à la fabrication de lampes incandescentes et manchons (mantle stocking) pour lampes à gaz.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 5 p. 100 ; tarif moyen, 7½ p. 100 ; tarif général, 10 p. 100.

Article 326.—Supprimer les mots " en verre soufflé, n.a.p." et les remplacer par les mots " et autre article en verre taillé ".

Insérer le nouvel article suivant :

326a.—Articles en verre, non à glaces ou en feuilles, destinés à être taillés ou montés ; et verre soufflé n.a.p.

Sir WILFRID LAURIER.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 15 p. 100 ; tarif moyen, 20 p. 100 ; tarif général, 22½ p. 100.

Article 344.— Supprimer les mots " ferblanterie vernissée " et insérer après " ferblanterie " les mots " vernissée ou non ".

Article 345.—Avant les mots " et sans soudure " insérer les mots " écume (skimmings) de sel ammoniac.

Article 348.—Supprimer les mots " et bronze ".

Insérer le nouvel article suivant:

348a. Ouvrages d'art en bronze coulés de modèles faits au Canada et dessinés par des sculpteurs y domiciliés d'après les règlements établis par le ministre des Douanes.

En franchise sous tous les tarifs.

Insérer le nouvel article suivant:

352a Cloches lorsqu'elles sont importées pour l'usage des églises seulement.

En franchise sous tous les tarifs.

Article 355.—Insérer le mot " ou " avant " blocs ". Retrancher " ou barres " avant n.a. p.

Article 366.—Supprimer les mots " sans boîtiers " et les remplacer par les mots : " et leurs pièces finies ou non finies, y compris les remontoirs ".

Article 368.—Supprimer les mots " verres de montres ".

Articles 374.—Supprimer les chiffres et le mot " 70 cents " et les remplacer par les chiffres et le mot " 50 cents " dans le tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.

Article 376.—Supprimer tous les taux des tarifs et les remplacer par les suivants :

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, $1.50 ; tarif moyen, $2.25 ; tarif général, $2.50.

Modifier l'article 379 ainsi qu'il suit :

379. Poutres de fer ou d'acier laminées, fers à côtes et fer d'angle et autres formes de fer ou d'acier laminées, non percées, forées ou autrement ouvrées que laminées ne pesant pas moins de trente-cinq livres à la verge de longueur, n'étant pas des formes carrées, plates, ovales ou rondes, ni des barres ou rails de chemins de fer.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, $2 la tonne ; tarif moyen, $2.75 la tonne ; tarif général, $3 la tonne.

Insérer le nouvel article suivant :

379a. Ebauches de barre, ni percées ni forées, et plaques d'acier pour les ponts ébauchés ou à bords laminés dites " universal mill " de plus de douze pouces de largeur, pour servir exclusivement à la construction de ponts ou de structures en acier ou des wagons :

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, $2 par tonne ; tarif moyen, $2.75 par tonne; tarif général, $3 par tonne.

Modifier l'article 380, ainsi qu'il suit :

380. Plaques de fer ou d'acier laminé, d'au moins trente pouces de largeur et d'au moins un quart de pouce d'épaisseur, pour servir exclusivement à la fabrication de chaudières à vapeur en vertu des règlements établis par le ministre des Douanes.

En franchise sous tous les tarifs.

Amender l'article 381, ainsi qu'il suit :

381. Plaques de fer ou d'acier laminé, d'au moins trente pouces de largeur et d'au moins un quart de pouce d'épaisseur n.a.p.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, $2 par tonne ; tarif moyen, $2.75 par tonne; tarif général, $3 par tonne.

Dans l'article 384.—Après les mots " ou d'acier laminées " dans la première ligne, insérer

les mots " et bandes polies ou non ". Biffer les mots " tôle galvanisée plate de fer ou d'acier ".

Modifier l'article 386, ainsi qu'il suit:

386. Acier en barres, bandes, feuillard, rouleaux ou bandelettes, feuilles ou plaques, de toutes grandeurs, épaisseurs ou largeurs, galvanisés ou enduits ou non d'autres matériaux et acier fondu pour la fabrication des fraises lorsqu'il vaut plus de trois cents et demi la livre.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en franchise ; tarif moyen, 5 p. 100 ; tarif général, 5 p. 100.

Insérer nouvel article comme suit :

387a. Acier en barres ou en feuilles, pour être employé exclusivement à la fabrication de pelles, lorsqu'il est importé par les fabricants de pelles.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 10 p. 100 ; tarif moyen, 12½ p. 100 ; tarif général, 15 p. 100.

Dans l'article 395.—Biffer les chiffres et initiales " 5 p. 100 " dans les colonies du tarif moyen et du tarif général et les remplacer par les mots " En franchise ".

Dans l'article 397.—Biffer tous les taux de droits et insérer les mots " En franchise " tous les tarifs.

Insérer nouvel article comme suit:

403a. Fil d'acier estimé à pas moins de deux cents et trois quarts la livre lorsqu'il est importé par des fabricants de câble pour être employé exclusivement à la fabrication du câble; aussi câble de fil métallique devant être employé exclusivement au gréement des navires—en vertu de règlements établis par le ministre des Douanes.

En franchise sous tous les tarifs.

Dans l'article 410.—Biffer les taux du tarif intermédiaire et du tarif général et insérer les taux suivants:

Tarif moyen, 7½ p. 100; tarif général, 10 p. 100.

Dans l'article 411.—Biffer tous les taux de droit et insérer les mots " En franchise " sous tous les tarifs.

Dans l'article 434.—Après le mot " lampes " insérer les mots " et ressorts d'horloge ".

Dans l'item 441.—Après les mots " à composer " insérer les mots " et parties de ces machines ".

Modifier l'article 442, ainsi qu'il suit:—

442. Presses à imprimer, presses lithographiques, et accessoires de ces presses pour la confection de caractères; machines à plier, machines de relieurs, outils et instruments de reliure, de réglage, de relief, et machines à border, à couper le papier ou le carton, et pièces détachées de ces machines en tout ou en partie composées de fer, d'acier, de laiton ou de bois.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 5 p. 100; tarif moyen, 10 p. 100; tarif général, 10 p. 100.

Dans l'article 445—Après les mots " moissonneuses simples " insérer les mots " et parties complètes de ces machines, lignes d'arbres non comprises ".

Dans l'article 446.—Après les mots " moulins à vent " insérer les mots " et parties complètes de ces machines, lignes d'arbres non comprises ".

Dans l'article 448.—Insérer un point et virgule après les mots " manèges à chevaux " et après les mots " manches de faulx ". Biffer les mots " manèges à chevaux, séparateurs n.a.p., moulins à vent ".

Modifier l'article 447, ainsi qu'il suit:

447. Engins portatifs avec chaudières, combinés avec manèges à chevaux et engins de traction pour les fins agricoles, moulins à vent et séparateurs de batteuses mécaniques, y compris empocheurs et peseurs automatiques pour ces batteuses et pièces achevées de ces machines pour réparations.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 15 p. 100; tarif moyen, 17½ p. 100; tarif général, 20 p. 100.

Insérer nouvel article comme suit:

451a. Urnes de métal pour poêles, assemblages, bouterolles et porte-gonds en étain devant servir à la fabrication des poêles.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 5 p. 100; tarif moyen, 7½ p. 100; tarif général, 10 p. 100.

Dans l'article 453.—Avant les mots " parties intégrantes " insérer les mots suivants " fonte de fer et d'acier, et fer ou acier ".

Dans l'article 460.—Après les mots " procédé métallurgique pour le traitement ", biffer les mots " du fer ou du cuivre " et insérer les mots " des métaux ".

Insérer nouvel article comme suit:

461a. Tuyaux en fer ou en acier non soudés à joints superposés ou à recouvrement, et tuyaux en bois liés en fil de fer de pas moins de trente pouces de diamètre inférieur devant servir exclusivement à l'exploitation des alluvions aurifères.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 5 p. 100; tarif moyen, 7½ p. 100; tarif général, 10 p. 100.

Modifier l'article 462 comme suit:

462. Ventilateurs de fer ou d'acier d'une classe qui n'est pas fabriquée au Canada devant servir à la fonte des minerais ou à la réduction, à la séparation ou à l'affinage des métaux; fours rotatoires; brûleurs tournants et fournaises de métal d'une classe ou d'un genre, non fabriqué au Canada, et construit pour torréfier le minerai, les minéraux, la roche ou l'argile; trucks pour scories de hauts fourneaux et marmites à scories de classe non fabriquée au Canada.

En franchise sous tous les tarifs.

Dans l'article 465.—Après les mots " de ces fanaux " insérer les mots " et bronze tobin en barres ou baguettes ".

Dans l'article 466.—Après hôpitaux " insérer les mots " et microscopes estimés à pas moins de $50 chacun en détail ".

Dans l'article 467.—Après le mot " Canada " insérer les mots " et parties de ces machines ".

Dans l'article 468.—Après le mot " tissage " insérer le mot " tressage ". Après le mot " Canada " insérer les mots " et parties de ces machines ".

Modifier l'article 469 ainsi qu'il suit:

469. Machines et appareils servant à forer les puits d'une classe ou d'un genre non fabriqués en Canada, servant à creuser pour avoir de l'eau, du gaz naturel ou du pétrole et pour rechercher des minéraux, la force motrice n'étant pas comprise.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en franchise; tarif moyen, en franchise; tarif général, en franchise.

Dans l'article 488.—Après le mot " chlorates ", insérer les mots " et des couleurs ".

Dans l'article 494.—Après les initiales n.a.p., insérer les mots " y compris les bandes, rouelles, enveloppes et rondelles de liège ".

Dans l'article 500.—Après " boulons ", insérer les initiales n.a.p.

Insérer nouvel article 500a.—" Boulons à aisselier et à douves, et douves non dégrossies de peuplier ".

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 15 p. 100; tarif moyen, 17½ p. 100; tarif général, 20 p. 100.

Dans l'article 502.—Les mots " blocs pour moyeux de roues " doivent se lire " tolets ". Biffer les mots " bardeaux de bois " et les remplacer par les mots " bardeaux de chêne ". Après les mots " assortis en longueur, à la fin, insérer les mots—" plateaux pour boîtes à fromage.

Dans l'article 507.—Après le mot " bois ", insérer les initiales n.a.p.

Insérer nouvel article comme suit:

507a. Placage de chêne, bois de rose, acajou et noyer n'ayant pas plus de trois trente-deuxième de pouce d'épaisseur—

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 5 p. 100; tarif moyen, 7½ p. 100; tarif général, 7½ p. 100.

Dans l'article 522.—Après " n.a.p.", insérer les mots " toile de Hollande pour tailleurs, et toile de lin en pièces pour essuie-mains, coloriée ou non ".

Insérer nouvel article comme suit:

524a. Grosse toile de coton ou de lin de forme tubulaire et sans couture, d'une classe non fabriquée au Canada, pour servir à la fabrication des manches à eau.

En franchise sous tous les tarifs.

Dans l'article 535—Biffer les mots " à trois insérer ce qui suit, savoir:

531. Toile servant à recouvrir les livres, en vertu des règlements établis par le ministre des Douanes.

En franchise sous tous les tarifs.

Modifier l'article 532 ainsi qu'il suit:

532. Fibre de noix de coco naturelle et filée; coton brut ou laine de coton non teint; chaîne de coton, du numéro quarante et plus fin, pas plus de trois torons.

En franchise sous tous les tarifs.

Dans l'article 535.—Biffer les mots "à trois et six brins ".

Dans l'article 551.—Après le mot " couvertures ", insérer les mots " de jute ".

Dans l'article 558.—Après le mot " bobines ", insérer le mot " cone ". Insérer les mots suivants après le mot " écheveaux ", savoir : " par des fabricants de lainages pour être employé exclusivement à cette fabrication dans leurs propres manufactures ".

Dans l'article 563.—Biffer les chiffres "17½" et insérer les chiffres " 15 " dans le tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.

Modifier l'article 566, ainsi qu'il suit :

566. Flanelles, non de fantaisie ; tissus de laine, ou coton et laine, décrits et vendus comme tissus lustrés et de mohair, tissus d'alpaca et doublures italiennes.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne. 22½ p. 100 ; tarif intermédiaire, 30 p. 100 ; tarif général, 35 p. 100.

Article 567.—Enlever le mot " Alpaca ".

Modifier l'article 568, ainsi qu'il suit:

568. Sous-vêtements et tricots, n.a.p.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 22½ p. 100; tarif moyen, 30 p. 100; tarif général, 35 p. 100.

Insérer le nouvel article suivant:

568a. Chaussettes et bas de toute sorte.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 25 p. 100; tarif moyen, 32½ p. 100; tarif général, 35 p. 100.

Sir WILFRID LAURIER.

Supprimer l'article 574 et le remplacer par le suivant:

574. Tulle de coton blanc, unie, et tissée.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 15 p. 100; tarif moyen, 22½ p. 100; tarif général, 25 p. 100.

Article 575.—Supprimer les mots "en soie", et la virgule avant ces mots, dans la dernière partie de l'article.

Article 591.—Après le mot "traîneaux", insérer les mots " et leurs accessoires complets ".

Article 595.—Après le mot " propriété ", insérer les mots " ou sous le contrôle ".

Article 607.—Modifier les tarifs ainsi qu'il suit:

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 5 p. 100; tarif moyen, 7½ p. 100; tarif général, 10 p. 100.

Article 605.—Supprimer les mots "cuir à semelle, tout le côté ".

Article 606.—Supprimer les lettres n.a.p.

Article 609.—Modifier les tarifs ainsi qu'il suit:—

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 15 p. 100; tarif moyen, 20 p. 100; tarif général, 22½ p. 100.

Modifier l'article 611, ainsi qu'il suit:—

611. Bottes et bottines, chevillées ou cloutées, avec semelle non cousues et à bords étroits.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 17½ p. 100; tarif moyen, 22½ p. 100; tarif général, 25 p. 100.

Insérer le nouvel article 611a suivant:—

611a. Bottes, bottines, pantoufles et semelles intérieures de tous matériaux, n.a.p.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 20 p. 100; tarif moyen, 27½ p. 100; tarif général, 30 p. 100.

Article 620.—Enlever les mots "et un quart".

Article 622.—Enlever les mots " et leurs parties, n.a.p."

Article 626.—Remplacer 20 p. 100 au tarif de faveur, par 22½ p. 100.

Article 634.—Insérer le mot " et " avant " fleurs ", et enlever les mots " et tresses de fantaisie ".

Insérer le nouvel article suivant:—

638a. Peluche de soie ou coton pour chapeliers; rubans (à l'exception des cordons), doublures et coiffes de chapeaux; hauts et bords de chapeaux, mis en forme; et cachemire découpé, pour bords et couvertures de chapeaux; tous ces articles devant être importés par les fabricants de chapeaux et casquettes pour la fabrication exclusive des chapeaux et casquettes dans leurs propres manufactures.

En franchise, à tous les tarifs.

Article 646.—Après les mots " n.a.p." insérer les mots " excepté les ceintures de soie ".

Modifier l'article 648, ainsi qu'il suit:—

648. Pierres précieuses et leurs imitations, non montées ou serties; et perles et leurs imitations, percées, fendues, enfilées mais non montées ni serties.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 7½ p. 100; tarif moyen, 10 p. 100; tarif général, 10 p. 100.

Insérer le nouvel article suivant:—

648a. Diamants non montés.

En franchise à tous les tarifs.

Article 675.—Avant les mots " broche de marteau ", insérer les mots " brides en cuivre, fil à ressorts en cuivre blanchi ".

Article 682.—Après les mots " câbles de manille " insérez les mots " un pouce et demi de circonférence "; après les mots " seines de pêche " enlever les mots " de grands fonds ".

Insérer le nouvel article suivant:—

690a. Dons envoyés de l'étranger par des amis, à l'exception d'articles de réclame, de tabac, de spiritueux ou de marchandises devant être mises en vente—quand les droits qui seraient payables sur ces articles ne dépassent pas 50 centins pour chaque cas isolé—le tout sujet aux règlements du ministre des Douanes.

En franchise, à tous les tarifs.

Modifier l'article 695. ainsi qu'il suit:—

695. Tableaux à l'huile ou aquarelles et pastels, d'une valeur de moins de vingt dollars chacun.

Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 15 p. 100; tarif moyen, 22½ p. 100; tarif général, 25 p. 100.

Insérer le nouvel article suivant:—

695a. Tableaux à l'huile ou aquarelles et pastels valant au moins vingt dollars chacun; tableaux et sculptures provenant d'artistes domiciliés au Canada, mais poursuivant temporairement des études à l'étranger, le tout sujet aux règlements du ministre des Douanes.

En franchise, à tous les tarifs.

Amender l'annexe B, ainsi qu'il suit:—

## ANNEXE "B."

### ARTICLES SUJETS A UN DRAWBACK POUR CONSOMMATION LOCALE.

| Item No. | Articles. | Sujets à drawback. | Partie du droit (non compris le droit spécial) payable comme drawback |
|---|---|---|---|
| 1001. | Huile, combustible, et articles autres que des machines | Lorsqu'ils font partie du coût de la ficelle à lier fabriquée en Canada | 99 pour cent. |
| 1002. | Fer laminé, acier laminé, et fer en gueuse | Lorsqu'ils servent à la fabrication de faucheuses, moissonneuses simples, moissonneuses-lieuses et appareils à lier | 99 pour cent. |
| 1003. | Composé pour blanchir le chanvre | Lorsqu'il est employé pour la fabrication des cordages | 99 pour cent. |
| 1004. | Huile de graine de coton | Lorsqu'elle est employée pour la fabrication du rocou liquide | 99 pour cent. |
| 1005. | Acier de moins d'un demi-pouce de diamètre ou de moins d'un demi-pouce carré | Lorsqu'il est employé pour la fabrication des serrures ou des poignées | 99 pour cent. |
| 1006. | Acier coupé en formes | Lorsqu'il est employé pour la fabrication des cuillers | 99 pour cent. |
| 1007. | Acier plat pour ressorts, billes en acier et barres en acier pour essieux | Lorsqu'ils sont employés pour la fabrication de ressorts et d'essieux pour véhicules autres que pour chemins de fer et tramways | 99 pour cent. |
| 1008. | Acier pour ressorts à spirales | Lorsqu'il est employé pour la fabrication de ressorts à spirales pour chemins de fer | 99 pour cent. |
| 1009. | Acier | Lorsqu'il est employé pour la fabrication de la coutellerie, limes, tarières, mèches, marteaux, haches, hachettes, faux, faucilles, houes, hache-foin ou hache-paille, fourches pour l'agriculture, râteaux à main, patins, garnitures de poêle, chaînes de bicyclette, et moulins à vent | 99 pour cent. |
| 1010. | Tissus de laine, coton, soie, ramie ou *unions*, ayant cinquante pouces ou plus de largeur et ne pesant de pas plus de sept onces par verge carrée, non enduits de caoutchouc ni rendus imperméables | Lorsqu'ils sont employés pour la fabrication des vêtements Mackintosh | 50 pour cent. |

Annexe B.—Articles sujets à un drawback pour consommation locale.—(*Suite.*)

| Item No. | Articles. | Sujets à drawback. | Partie du droit (non compris le droit spécial) payable comme drawback |
|---|---|---|---|
| 1011. | Laine filée dite de Botany, simple, en numéro 30 et plus fin, sur espolin, filée sèche d'après ce qui est appelé système français ou belge, non doublée ou tordue, en blanc seulement | Lorsqu'elle est employée pour la fabrication des chaussettes et bas et des tissus Jersey | 99 pour cent. |
| 1012. | Doublures de chapeaux et casquettes | Lorsqu'elles sont employées pour la fabrication des chapeaux et casquettes | 99 pour cent. |
| 1013. | Tissus de soie et de satin, brodés ou chiffon gaufré, guipures et franges pour cercueils | Lorsqu'ils sont employés pour la fabrication des cercueils et pour toilettes de défunts | 65 pour cent. |
| 1014. | Nickel, alliage de nickel et argent et maillechort, en barres, baguettes, bandes, feuilles et plaques | Lorsque ces matières sont employées pour la fabrication des cuillers et de la coutellerie | 65 pour cent. |
| 1015. | Angles de fer ou acier laminé, calibre neuf et dix, et n'ayant pas plus de un pouce et demi de largeur | Lorsqu'ils sont employés pour la fabrication des lits | 99 pour cent. |
| 1016. | Stéarine et caséine | Lorsque ces matières sont employées dans la préparation des cuirs | 99 pour cent. |
| 1017. | Tubes de fer ou acier à recouvrements soudés, de pas plus de 3½ pouces de diamètre, filetés, assemblés ou non, et pouvant supporter une pression de mille livres au pouce carré | Lorsqu'ils sont employés dans les puits de pétrole ou de gaz naturel, et pour la transmission du gaz naturel à haute pression, à partir des puits de pétrole jusqu'aux points de distribution | 99 pour cent. |
| 1018. | Machines importées avant le 1er juillet 1908, et articles autres que machines | Quand ces machines et articles figurent dans le coût du fer-blanc fabriqué au Canada | 99 pour cent. |
| 1019. | Houille bitumineuse | Quand elle est importée par les propriétaires de hauts-fourneaux bour y être convertie en coke pour la fonte des métaux tirés du minerai | 99 pour cent. |

Annexe C.—Modifier l'article 1209 en insérant " VII " après le mot " partie ".

DECLARATION RELATIVE A L'ENQUETE DE LA COMMISSION DES ASSURANCES.

Sir WILFRID LAURIER : En réponse à la question que m'a posée l'honorable député dhe Hastings-ouest (M. Porter) sur l'enquête de la commission des assurances, j'ai l'honneur d'informer la Chambre que les dépositions sont imprimées. Le seul travail qui reste à compléter est l'impression de la table des matières. Le rapport de la commission est presque terminé. L'honorable député a semblé vouloir dire qu'on avait fourni des copies de l'enquête à certaines personnes ; or, l'imprimeur du Roi, M. Dawson, m'écrit ceci :

En réponse au renseignement que vous me demandez par le téléphone, je tiens à vous dire que personne de l'imprimerie n'a distribué des copies de cette enquête dont vous parlez. Je suppose que les compagnies d'assu-

rance qui ont retenu les services de sténographes ont obtenu des copies de cette enquête pour leur propre usage, mais de cela, je ne sais rien ni ne me suis enquis. Quant à l'édition préparée pour le Gouvernement, je n'en ai vu qu'une copie et encore c'était sous forme d'épreuves.

M. PORTER : Le premier ministre s'est-il informé si le sténographe officiel nommé par la commission n'avait pas fourni ces copies de cette enquête ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne connais rien de tout cela ; je me suis contenté de m'enquérir auprès de l'imprimeur du Roi.

## QUESTION RELATIVE A LA COUR SUPREME DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je voudrais demander au Gouvernement s'il a reçu ou non une lettre du juge en chef de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse relative à la vacance qui s'est produite à cette cour.

L'hon. M. A.-B. AYLESWORTH : Je puis répondre que j'ai reçu il y a quelque temps, du juge en chef de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse une lettre que je n'ai pas considérée comme ayant trait à la vacance en question.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre aurait-il quelque objection à déposer sur le bureau de la Chambre les deux communications auxquelles on a fait allusion, l'une venant de M. Ritchie qui a écrit en sa qualité de président de l'association des avocats de la Nouvelle-Ecosse, et l'autre venant du juge en chef, à laquelle le ministre vient de faire allusion ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'ai pas d'objection à cela.

## DECLARATION RELATIVE A LA CONCESSION DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

M. J. G. H. BERGERON : Je veux appeler l'attention du très honorable premier ministre sur le bail que le Gouvernement se propose de consentir à une compagnie à laquelle il louerait le canal de Beauharnois. Je désire uniquement rendre plus clairs certains détails de ce bail. J'ignore si cette convention a été signée, s'il n'est pas trop tard pour demander que le canal reste ouvert à la navigation comme il l'a été dans le passé, et aussi si les dommages occasionnés par la navigation de ce canal seront supportés par l'Etat, ou si ce dernier, et non pas la compagnie, garantira que ces dommages seront payés par ceux qui en seront responsables. Ces détails ne sont pas clairs dans le document que j'ai ici, mais le premier ministre pourrait mettre les choses au point en faisant une déclaration à la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Quant à la première question, à savoir si le canal restera ouvert à la navigation, je dois répondre que le Gouvernement se propose d'insérer dans ce bail une clause assurant au public le droit de navigation. Celle-ci ne sera pas très considérable, croit-on; toujours est-il que le canal restera ouvert à la navigation quelle qu'elle soit. Quant à la question des dommages de l'Etat, bien que, pour ma part, j'estime que ce dernier est responsable des dommages qui peuvent se produire, sauf le recours qu'il peut exercer coutre les autres parties intéressées.

## EXPLICATIONS RELATIVES A QUELQUES DOCUMENTS INTERESSANT LE COMITE DES COMPTES PUBLICS.

L'hon. M. OLIVER : Je désire répondre à une observation faite par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) au sujet des documents déposés au comité des comptes publics. J'ai renvoyé cette question au comptable du département et ce fonctionnaire me fournit les renseignements suivants :

Dans ce qu'a dit l'honorable M. Foster le 12 courant, il n'y a qu'un cas se rapportant au ministère de l'Intérieur; le 12 décembre dernier, on a demandé un document comprenant trois item; les comptes et les reçus ont déjà été fournis au comité, mais il reste encore quelques lettres relatives aux paiements faits à la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean qui seront envoyées au comité demain matin. Le retard apporté à l'envoi de ces documents provient de ce que l'avis envoyé par le comité des comptes publics s'est égaré.

L'hon. M. A.-B. AYLESWORTH : Je me permettrai de faire remarquer qu'à la dernière séance de la Chambre, j'ai entendu dire, avec surprise, que le ministère de la Justice se trouvait en faute sous le rapport du dépôt de documents. Après m'être enquis des faits, j'ai constaté que le 9 février, c'est-à-dire samedi dernier, le comité avait ordonné la production de certains document relatifs à un item. Je n'avais pas entendu parler de cela mardi, quand cette question fut mentionnée ici.

L'hon. M. FOSTER : D'après ce que nous entendons à propos de ces documents, nous pourrions appliquer la même remarque à tous les ministères.

L'hon. M. H.-R. EMMERSON : Une sorte de cour d'enquête, quoi ! Quant aux documents demandés par le comité des comptes publics au ministère des Chemins de fer, je tiens à dire ceci, après le sous-ministre :

Que tous les documents se rapportant au chemin de fer de Ristigouche ont été déposés ainsi que les états suivants se rapportant aux item W—260, W—258, W—341 à W—344, W—27, W—39, W—36, W—25, W—251, W—26, W—323, W—254, W—365, W—54, W—26, W—27. Quant à l'item W—258, le département ne possède pas cet état.

De la liste fournie le 18 janvier, il reste encore dix-huit item à copier.

De la liste des item demandés le 8 février, un seul, W—10, a été reçu. Quant aux autres états, on s'efforce d'obtenir tous les renseignements aussi vite que possible.

Nous faisons tous nos efforts pour hâter la préparation de ces documents et pour expédier la besogne, tous les états qui peuvent être préparés à Moncton sont copiés à ce bureau, de façon à épargner la perte de temps occasionnée par le travail de copie au département ici, à Ottawa. Notre personnel est limité et nous faisons travailler nos fonctionnaires tous les soirs jusqu'à cinq heures même plus tard, afin de hâter le travail.

Pour copier toute cette correspondance, il faut un travail considérable, et comme notre personnel est limité, ce travail se fait lentement. Nous fournissons ces états aussi rapidement que possible. Si je ne me trompe, je crois que, ce matin même, on a envoyé huit ou dix états au secrétaire du comité des comptes publics.

## DEMANDE DE DOCUMENTS RELATIFS A LA CALE DE COLLINGWOOD.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Je veux appeler l'attention du ministre intérimaire des Travaux publics sur un état déposé à la suite d'un ordre du comité des comptes publics et se rapportant à la cale de Collingwood et à l'octroi de $300,000 comme subvention pour cet ouvrage. On a demandé cet état vendredi dernier, et quelques-uns des documents en question n'ont été déposés qu'aujourd'hui. Vu que le sous-ministre des Travaux publics doit comparaître demain matin devant le comité, je demanderai au ministre intérimaire des Travaux publics de lui donner pour instruction d'apporter avec lui tous les états se rapportant à cette affaire, je parle des documents qui ont servi de base à toute cette entreprise. Je crois pouvoir dire que la collection est incomplète sous ce rapport, qu'il y a une différence sensible entre les états déposés, il y a un an, et ceux que nous avons aujourd'hui. L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de promettre qu'il demandera au sous-ministre d'apporter avec lui la copie même des documents auxquels je fais allusion ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Le sous-ministre m'a apporté une liasse en me disant qu'on y trouverait tous les documents d'intérêt public se rapportant à cette cale de radoub. Je lui ai demandé de les déposer de nouveau, afin que nous puissions les avoir le plus tôt possible.

M. BENNETT : L'honorable ministre attache de l'importance aux mots "documents d'intérêt public." Je prétends qu'il n'y a rien dans tous ces états, du moment qu'ils se trouvent au dossier, qui ne soit pas d'intérêt public. Je me demande s'il y a une exception ou une distinction à établir entre ce que le département peut considérer comme étant d'intérêt public ; apparemment on a voulu s'accaparer certains de ces documents depuis quatre ou cinq jours, car autrement, tous ces états devraient être déposés.

M. l'ORATEUR : Un débat à cette phase-ci de la question n'est pas permis par le règlement.

## DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. URIAH WILSON (Lennox) : Je voudrais demander au Gouvernement de me dire quand nous pourrons avoir le compte rendu de l'enquête faite au comité de l'agriculture, l'an dernier. Ce compte rendu n'a pas été déposé et nous pourrions en avoir besoin quand il s'agira de discuter les questions relatives à l'agriculture.

L'hon. M. FISHER : Il appartient au comité des impressions ou à la Chambre de s'occuper de cela. Quant à moi, je n'ai aucune autorité pour régler cette affaire.

M. URIAH WILSON : Il est temps que quelqu'un ait la haute main sur tout cela, afin que nous puissions avoir tous les documents en temps utile.

L'hon. M. FOSTER : Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre des Douanes sur les décrets du conseil qu'on a déposés et qui ont trait au transport du poisson sur notre littoral de l'Ouest. Je lui demanderais encore si le département des Douanes a adopté des règlements basés sur un décret quelconque du conseil d'après lequel la loi pourrait être appliquée. On n'a déposé aucun état semblable. Si l'honorable ministre possède des copies des règlements dans le genre de ceux que je viens d'indiquer, aura-t-il l'obligeance de les déposer sur le bureau de la Chambre, ce qui compléterait la série des documents dont nous avons besoin ?

L'hon. M. PATERSON : J'ignore si cet ordre dont on a parlé a été donné au percepteur de Vancouver. Si je ne me trompe, l'honorable député veut savoir ce qu'on a fait relativement à la mise en vigueur des instructions que les règlements généraux n'embrassent pas. Il s'agissait ici d'une cas exceptionnel.

L'hon. M. FOSTER : Il s'agit simplement des arrêtés du conseil.

M. MONK : En réponse à une question qu'on lui a posée l'autre jour au sujet de la prochaine conférence coloniale, le très honorable premier ministre a dit qu'on trouverait l'explication demandée dans la correspondance qui serait déposée sur le bureau de la Chambre, correspondance échangée, je suppose, entre le gouvernement impérial et celui du Canada. Je demanderais à l'honorable premier ministre de nous dire quand cette correspondance sera déposée.

Sir WILFRID LAURIER : J'attends ces documents de jour en jour. Ils seront déposés demain ou dès le commencement de la semaine prochaine.

L'hon. M. FOSTER : L'autre jour, l'honorable ministre des Finances a eu l'obligeance de promettre qu'il nous communiquera un état indiquant le travail de la commission des embellissements d'Ottawa jusqu'à ce jour. Je lui demanderais de ne pas oublier sa promesse.

L'hon. M. FIELDING : Cet état n'a-t-il pas été déposé ?

L'hon. M. FOSTER : On n'y indique pas la totalité des recettes et des dépenses durant toute l'année.

L'hon. M. FIELDING : Je m'occuperai de cette question.

## 3e LECTURE.

Du projet de loi (n° 68), déposé par l'honorable M. Emmerson, instituant une caisse de prévoyance pour les employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard.

## DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET DE LOI RELATIF AU REGLEMENT DES GREVES ET LOCKOUTS.

L'hon. M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes et ministre du Travail) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 36) ayant pour objet d'aider à prévenir et à régler les grèves et les lockouts dans les mines et autres industries intéressant des services d'utilité publique.

En proposant le 2e lecture de ce projet de loi, je dois réclamer l'indulgence de la Chambre si je me permets de faire une argumentation assez développée pour l'appuyer. Tout d'abord, je dois demander aux deux partis qui composent cette Chambre de m'aider à perfectionner ce bill. Il ne s'agit pas ici, monsieur l'Orateur, d'une question de parti. Le principe compris dans ce projet de loi est d'une importance trop réelle et trop primordiale pour qu'on en fasse l'objet d'une discussion à l'avantage d'un parti. Il s'agit essentiellement d'une question nationale qui, dans ces jours de capital et de travail organisés devrait commander la sympathie et obtenir le concours sincère de tous ceux qui s'intéressent aux questions industrielles.

Monsieur l'Orateur, j'estime que cette proposition de loi est tout à la fois libérale et conservatrice dans son caractère. C'est une mesure libérale en ce sens qu'il s'agit d'une réforme, d'un progrès qui n'est pas accompli à la légère. D'autre part, cette proposition de loi est conservatrice, parce qu'elle impose une restriction sage et prudente aux relations qui devraient gouverner le capital et le travail dans ce pays. Si, tel que l'a dit un écrivain qui était en même temps un homme d'Etat, gouverner c'est agir, je n'hésite pas un instant à dire qu'il s'agit ici d'une des mesures les plus importantes présentées par ce Gouvernement, bien qu'elle soit la conséquence naturelle d'autres statuts adoptés au cours des dernières sessions.

Cette législation revêt une gravité exceptionnelle; nous savons tous que certains événements donnent lieu à une législation spéciale. Je ne me propose pas de faire ici l'histoire du mouvement ouvrier au Canada. On pourrait facilement trouver ces détails dans la " Gazette du Travail ". Je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a vingt-cinq ans, il n'y avait pas, à vrai dire, de question sociale de cette importance au Canada. Sous ce rapport, nous étions plus favorisés que les Etats-Unis et que les pays du continent européen; mais, monsieur l'Orateur, l'essor merveilleux et le développement prodigieux, étonnant du Canada, le flot toujours envahissant de l'immigration, qui s'ensuivit, l'augmentation de la population, la découverte de nouvelles richesses minières, le développement d'industries nouvelles et modernes, et avant tout, la formation de tant d'unions ouvrières nationales et internationales, oui, tout cela a changé complètement notre état social quant à la sphère d'action où évoluait le travail. En vingt ans, le Canada est devenu une nation qui doit se préoccuper aujourd'hui de questions ouvrières d'une nature aussi sérieuses que celles qui se développent dans la république voisine. Nous savons tous quelle était la position des grévistes dans le passé lorsque surgirent les premiers conflits entre le capital et le travail, on traita les grévistes comme s'ils eussent été des conspirateurs; conspirateurs, ils l'étaient en effet au point de vue de la loi commune. Les capitalistes et les ouvriers ressemblaient à des belligérants sur un champ de bataille. On comptait, oui, on pouvait compter les blessés, les mourants et les morts. Mais après la grande grève de Homestead en 1892, celle de Chicago, en 1894, celle de Cleveland, en 1899, et celle d'Albany, en 1900, et surtout après la terrible grève des houillères de la Pennsylvanie, en 1902, l'opinion publique s'émut aux Etats-Unis, de même que notre pays fut jeté dans la consternation après cette terrible tragédie qui s'est déroulée à Buckingham, au mois d'octobre dernier, après la grève qui s'est manifestée dans les rues d'Hamilton et après celle qui s'est développée à Lethbridge, au commencement de cet hiver.

Nous savons tous que l'action du département du Travail a été rendue quelque peu inefficace durant la grève de Buckingham. Nous connaissons les raisons de cet état de choses. Si les intéressés avaient accepté les bons offices du département du Travail, s'ils avaient voulu profiter de la loi de conciliation adoptée par cette Chambre, en 1900, grâce à l'initiative de sir William Mulock,

cette tragédie sanglante n'aurait jamais eu lieu à Buckingham.

La cause est maintenant pendante; elle se déroulera devant les jurés qui se réuniront à Hull et qui devront établir la responsabilité des coupables. Il est vrai de dire que le ministère du Travail a mieux réussi lors de la grève des houillères de Lethbridge, province de la Saskatchewan. Nous savons tous à quelles conditions risquées ce règlement s'est opéré, après quels pourparlers et après quelles difficultés, le sous-ministre du Travail, M. Mackenzie King, a pu effectuer une entente. Toutes ces grèves comportent un enseignement moral. Nous ne pouvions rester inactifs à la suite d'événements semblables. Si nous nous étions croisé les bras, nous aurions ressemblé à ce cultivateur dont parle un romancier et qui ne voulait pas réparer le toit de sa maison quand il pleuvait et qui se souciait fort peu de faire ces réparations quand le soleil se montrait.

Le premier objet de cette loi est de prévenir les grèves et les conflits dans les mines de houille et les industries d'utilité publique. L'expérience, monsieur l'Orateur nous apprend que les grèves et les conflits mettent en danger la vie et les biens des citoyens; elle nous enseigne encore que lorsque la vie et les biens des citoyens sont en jeu, les droits de la société doivent primer ceux des particuliers en cause. S'il en est ainsi—et je ne crois pas qu'on puisse mettre ce principe en doute—le devoir du législateur est d'intervenir. Comment cela ? Qu'on me permette de répondre par l'une de ces réponses générales données autrefois par Abraham Lincoln. Vous devez régler cette question d'une façon définitive, disait-il dans une circonstance très importante. Or, si vous devez la régler, pourquoi ne pas le faire avant la guerre plutôt qu'après la guerre ?

Avant d'entrer dans une explication plus détaillée de ce projet de loi, qu'on me permette de dire brièvement la raison pour laquelle j'ai cru devoir remettre à quelques semaines la tâche de proposer à la Chambre la seconde lecture de ce bill. La députation sait parfaitement que j'ai présenté ce bill avant les vacances de Noël. Je voulais d'abord, en ne pressant pas l'adoption de ce projet de loi, en faire imprimer des copies afin de les répandre autant que possible dans le public, afin aussi de fournir aux députés l'occasion de consulter leurs électeurs durant ces vacances et d'obtenir ainsi une connaissance aussi complète que possible des vues du peuple sur la valeur de cette législation. Ce bill se trouve soumis à l'opinion publique depuis les quelques jours qui ont précédé Noël ; je puis dire que l'objet que j'avais en vue a été rempli. D'abord, j'ai eu le plaisir de rencontrer un grand nombre des principaux patrons du pays qui tous se sont déclarés enchantés de ce projet de loi. Celui-ci sera sans doute modifié lorsqu'il sera débattu en comité, mais le principe général est accepté par les patrons. J'ai aussi adressé une copie de ce bill à des journaux importants de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Canada, et, règle générale, la presse de ces pays s'est prononcée en faveur de cette législation. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lui citant trop d'extraits des différents journaux. La " Tribune ", de New-York, dans son numéro du 28 décembre dernier, écrivait ce qui suit :



Le bill du travail actuellement soumis au parlement canadien est un effort pour empêcher par la loi le public de souffrir des inconvénients des grèves et des lockouts dans la mise en valeur des industries d'utilité publique. Ce projet de loi a pour but de protéger le consommateur contre les effets des conflits ouvriers. Partout l'on constate aujourd'hui une tendance à reconnaître l'importance des consommateurs qui ne forment pas d'unions organisées. Le Canada a eu ses grèves houillères dont a souffert sérieusement l'ouest du Dominion. Cet état de choses a amené le dépot d'un projet de loi préparé par le ministre du Travail et qui sera adopté comme mesure ministérielle. A l'avenir, quand le capital et le travail auront des difficultés, le peuple canadien ne sera pas exposé à souffrir durant longtemps de leurs conflits, si la force de l'opinion publique veut les prévenir. Dans un grand nombre de grèves, l'intérêt public est supérieur à celui du capital comme à celui du travail. Le maintien de l'exploitation ininterrompue d'un grand nombre d'industries est d'une importance vitale pour le public.

L' " Eagle ", de Brooklyn, un journal très important, s'exprime comme suit :

Le fait qu'il faut une conférence et une discussion entre les intéressés devant un tribunal judiciaire avant que la grève soit déclarée entre les patrons et les ouvriers, aura pour résultat de diminuer le nombre de conflits en rendant plus faciles les circonstances de l'arbitrage. Le Canada aura fait un grand pas en avant quand le bill du travail sera adopté. L'adoption de ce projet de loi indiquera une conception d'homme d'Etat plus élevée, un courage plus grand que ceux dont a fait preuve récemment le gouvernement britannique en acceptant sans conditions les exigences de ses alliés ouvriers, à propos de la loi relative aux conflits du travail.

Le " Herald ", de Lethbridge, dit :

Le Gouvernement a fait un pas dans la bonne voie. Si les difficultés ouvrières qui se sont produites récemment ici ont pour résultat d'engager le Parlement à protéger les droits du peuple et à adopter une législation permettant le règlement pacifique de ces difficultés, celles-ci auront servie à une fin très utile. C'est là la reconnaissance des droits du peuple. Dans tous ces conflits, il y a toujours un troisième intéressé, le public, qui est souvent celui qui souffre le plus. Le projet de loi déposé au Parlement servira grandement à protéger l'intérêt public.

Le " Globe ", de Toronto, a approuvé cette législation et au cours d'un long article, la " Gazette ", de Montréal, disait :

Le bill de M. Lemieux sera utile en ce sens que tant que les parties en conflit peuvent en-

core arriver à une entente, il leur permettra de se rencontrer pour examiner les moyens d'empêcher la grève, ou le lockout selon le cas.

Ce qui servira surtout à empêcher le fait de se produire, sera ce sentiment généralement entretenu par ceux qui sont le plus intéressés et qui démontre que tout ce qui est de nature à empêcher l'exploitation paisible d'une industrie, est une cause de perte pour tous les intéressés, y compris le public.

Le " Star ", de Montréal, a publié ce qui suit :

M. Lemieux a parfaitement raison en faisant dans son bill sur les grèves une distinction entre les industries qui ont la haute main sur des monopoles naturels et des industries d'intérêt public et celles qui sont entièrement particulières de leur nature. Il y a des cas ou les intérêts du public sont primordiaux. Sans doute ceux qui ont des intérêts dans ces industries peuvent ne pas aimer l'idée de voir le Gouvernement intervenir vigoureusement dans un conflit qui ne concerne qu'eux-mêmes à propos de salaires ou d'heures de travail; mais c'est là un inconvénient qu'ils doivent subir en retour du monopole qu'ils exercent.

En général, les journaux d'Angleterre, des Etats-Unis et du Canada se sont déclarés en faveur de cette législation. Leur approbation m'est particulièrement agréable, parce que je suis un ancien journaliste ; mais en outre de cette approbation, j'ai eu l'avantage de rencontrer personnellement les représentants d'un grand nombre d'organisations ouvrières ; tous, sauf une ou deux exceptions dont je parlerai plus tard, ont déclaré approuver de tout cœur ce projet de loi. Le congrès des métiers et du travail est l'organisation ouvrière la plus importante du Canada. Ses représentants m'ont rencontré dans le bureau du premier ministre pour me remettre la résolution adoptée à la dernière réunion annuelle tenue à Victoria, Colombie-Anglaise, résolution approuvant les principes généraux de ce projet de loi. Il serait étrange en vérité de voir les organisations ouvrières et le public en général ne pas considérer avec faveur une loi qui a pour but d'assurer la paix industrielle au Canada. Cette législation n'est pas une de ces innovations déraisonnables qui, parce qu'elles sont radicales, sont essentiellement dangereuses ; elle constitue une mesure destinée à assurer une entente légitime entre deux hommes, entre le patron et l'employé. Elle est basée sur une étude approfondie de l'application de lois semblables dans d'autres pays qui ont des idées avancées sur cette question ; elle est encore le résultat des études faites par l'une des plus importantes commissions qui se soient occupées des questions industrielles et des conflits ouvriers. Elle constitue un progrès sur notre loi actuelle dont nous avons pu éprouver la faiblesse et la force.

Il est quelquefois curieux de voir combien peu de gens se rendent compte de la grandeur et de l'étendue des pertes occasionnées par les grèves et les lockouts. J'ai fait préparer des statistiques relatives à ces questions, qui se rapportent au Canada, aux Etats-Unis, à la Grande-Bretagne, à la France, à l'Italie et à l'Espagne, et ces chiffres seront toute une révélation pour le public en général. Qu'on me permette de dire en passant que le travail du statisticien est un des plus importants dont doive se préoccuper un bureau de Travail bien organisé; je puis dire que le département du Travail peut dans toutes les circonstances fournir tous les états demandés, tous les renseignements nécessaires à la préparation d'une loi comme celle-ci.

Il y a quelques jours, mon estimable ami, l'honorable chef de l'opposition, a présenté une motion demandant la nomination d'un comité chargé d'étudier la question ouvrière et de recueillir des renseignements. Je puis lui dire que dans le très habile discours qu'il a prononcé en cette circonstance, il a, involontairement peut-être, fait le plus beau compliment possible aux habiles fonctionnaires du département du Travail. En effet, en lisant son discours, je constate que presque toutes les statistiques et tous les états qu'il contient, sont extraits de la " Gazette du Travail ".

Je ne blâme pas l'honorable député, je loue sa conduite. Il a lu la " Gazette du Travail ", l'une des meilleures publications du pays. Je déclare que le comité d'enquête qu'il suggère est inutile. En effet, nous avons au ministère du Travail toutes les informations, toutes les données statistiques recueillies depuis six ans. Qu'étudierait ce comité d'enquête ? Les grèves d'antan ? Nous ne légiférons pas pour hier mais pour demain ; nous devons suivre le cours des événements qui se déroulent sous nos yeux dans la classe ouvrière et décréter des lois en prévision du lendemain. Encore une fois, je déclare que nous n'avons pas besoin d'un comité d'enquête, car nous pouvons trouver au ministère du Travail tous les renseignements relatifs aux faits qui se sont produits dans le domaine industriel.

Je ne voudrais pas imposer à la Chambre l'obligation d'entendre une multitude de chiffres. On me permettra, je l'espère, de les consigner dans les Débats et de n'en donner qu'un résumé. Voici un tableau synoptique des conflits économiques qui ont éclaté au Canada de 1901 à 1906, inclusivement, du nombre des ouvriers en cause et des journées de chômage. Je vois qu'on me refuse la permission d'inscrire ce tableau dans les Débats, à moins que je n'en fasse lecture au préalable.

L'hon. M. FOSTER : Si ce n'était de la santé fragile de l'honorable ministre....

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député, j'en suis sûr, n'agit pas par inimitié ; il désire que le règlement de la Chambre soit strictement observé. Voici ce relevé :

Tableau synoptique indiquant le nombre des conflits ouvriers au Canada de 1901 à 1906, inclusivement, ainsi que le nombre des ouvriers en cause et des journées de chômage:

| Année. | Nombre total des conflits. | Nombre total des ouvriers en cause. | Journées de chômage. |
|---|---|---|---|
| 1901 | 104 | 27,963 | 684,283 |
| 1902 | 123 | 11,087 | 163,125 |
| 1903 | 160 | 44,969 | 752,181 |
| 1904 | 103 | 15,665 | 278,956 |
| 1905 | 87 | 16,329 | 284,140 |
| 1906 | 138 | 26,014 | 489,775 |
| Total, 6 ans. | 715 | 142,027 | 2,652,460 |
| Moyenne annuelle. | 117 | 23,671 | 442,760 |

Je donnerai aussi un état du pour-cent de la population totale intéressée dans les conflits économiques qui ont éclaté au Canada, aux Etats-Unis, dans le Royaume-Uni, en France, en Allemagne, en Australie et en Italie.

Etat indiquant le pour-cent de la population totale que des troubles ouvriers touchaient de près :

| Pays. | Pour-cent de la population que ces conflits concernaient. | | | |
|---|---|---|---|---|
| Canada | 43 | pour | chaque | 10,000 |
| Etats-Unis | 43 | " | " | 10,000 |
| Royaume-Uni | 42 | " | " | 10,000 |
| France | 38 | " | " | 10,000 |
| Allemagne | 21 | " | " | 10,000 |
| Autriche | 13 | " | " | 10,000 |
| Italie | 27 | " | " | 10,000 |

Le tableau suivant a trait à l'industrie minière à laquelle les grèves et les lockouts nuisent beaucoup, règle générale.

Relevé statistique du nombre des différends qui ont éclaté dans l'industrie minière au Canada, de 1901 à 1906, inclusivement, et du nombre des travailleurs en cause :

| Année. | Nombre total des conflits. | Nombre total des travailleurs concernés. |
|---|---|---|
| 1901 | 5 | 3,560 |
| 1902 | 3 | 510 |
| 1903 | 9 | 6,817 |
| 1904 | 6 | 1,915 |
| 1905 | 12 | 8,395 |
| 1906 | 13 | 7,145 |
| Total, 6 ans | 48 | 28,342 |
| Moyenne annuelle | 8 | 4,723 |

M. LANCASTER : Le mot " travailleurs " s'applique-t-il aux individus eux-mêmes ou comprend-il leurs familles ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non. Il s'applique aux patrons et aux employés. J'ai déjà énuméré les pays et on me permettra de donner le relevé suivant qui a trait aux différends ouvriers dans les exploitations minières du Canada et des autres nations :

Tableau synoptique du nombre total des travailleurs concernés dans les grèves de l'industrie minière et des services publics du Canada de 1901 à 1906, inclusivement :

| Pays. | Nombre des conflits. | | | Travailleurs concernés. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Moyenne industrie minière. | Moyenne annuelle. | Pour-cent industrie minière. | Moyenne industrie minière. | Moyenne annuelle. | Pour-cent industrie minière. |
| Canada | 8 | 117 | 6·8 | 4,723 | 23,671 | 15·7 |
| Etats-Unis | 128 | 1,189 | 10·7 | 95,265 | 330,500 | 28·8 |
| Royaume-Uni | 139 | 605 | 22·9 | 89,097 | 178,494 | 49·9 |
| France | 34 | 629 | 5·4 | 30,797 | 149,604 | 20·6 |
| Allemagne | 36 | 1,588 | 2·2 | 8,567 | 173,358 | 4·9 |
| Autriche | 36 | 337 | 10·6 | 18,619 | 57,661 | 32·2 |
| Italie | 29 | 348 | 8·3 | 9,997 | 86,172 | 11·6 |

Voici des données statistiques qui sont probablement plus de circonstance, car elles se rapportent aux services publics :

Tableau synoptique de la moyenne annuelle des conflits ouvriers dans l'industrie minière de différents pays, comparativement à la totalité des différends ouvriers chaque année, ainsi que la moyenne des travailleurs concernés :

| Industries. | Nombre total des travailleurs concernés. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | Total. |
| Mines | 3,560 | 510 | 6,817 | 1,915 | 8,395 | 7,145 | 28,342 |
| Transports | 5,399 | 1,760 | 659 | 1,008 | 1,493 | 1,584 | 11,903 |
| Tramways | 43 | 1,000 | 5,360 | ..... | 22 | 584 | 7,009 |
| Téléphones et télégraphes | 12 | 13 | ..... | 64 | ..... | 54 | 143 |
| Total | 9,014 | 3,283 | 12,836 | 2,987 | 9,910 | 9,367 | 47,397 |

M. LEMIEUX : Une nouvelle que j'ai reçue au moment où la séance allait s'ouvrir, cet après-midi, me permet d'informer la Chambre qu'à la suite de l'enquête de la commission royale concernant la grève des demoiselles du téléphone, grève qui a éclaté à Toronto il y a une quinzaine, la compagnie Bell a déclaré que, grâce aux informations scientifiques recueillies par la commission composée du sous-ministre, M. King, et de M. le juge Winchester, elle consentait à reprendre à son service toutes les employées qui avaient quitté le travail il y a quinze jours.

M. BARR : Mais, elles devront travailler huit heures par jour, conformément aux ordres de la compagnie.

M. LEMIEUX : Cette question n'est pas encore réglée. L'enquête se poursuit. Mais, il n'en demeure pas moins acquis que la compagnie a pris cette décision à la suite de l'intervention de la commission royale. Je considère que cet incident prouve bien que la population canadienne est favorable à ces conseils de conciliation. Elle a raison. Naturellement, il y a d'autres questions à régler. mais, il y a lieu d'espérer que...

M. BARR : La compagnie reprend à son service les employées qui devront travailler huit heures.

L'hon. M. LEMIEUX : Cette question est encore en suspens.

L'hon. M. FOSTER : Alors, vous avez mis trop d'empressement à annoncer cette nouvelle.

L'hon. M. LEMIEUX : Non ; je l'ai lue dans l'édition d'hier du "News", de Toronto, qui rapporte les paroles mêmes dont s'est servi l'avocat de la compagnie Bell. Je tiens aussi ce renseignement de la meilleure source.

M. BARR : Cependant, les employées ne tiennent pas à retourner à l'ouvrage, si elles doivent travailler huit heures par jour.

L'hon. M. LEMIEUX : Je le répète, cette question n'est pas réglée. La commission doit interroger des médecins. Naturellement, à titre de ministre du Travail je ne saurais rendre une décision définitive. Le sous-ministre ne le peut pas non plus, car il fait partie de la commission ; cependant, je n'hésite pas à dire que la grève sera réglée d'une manière satisfaisante d'ici à quelques jours, grâce à cette commission royale.

M. R. L. BORDEN : A-t-on déclaré la grève dans l'intention de savoir si la compagnie reprendrait les grévistes à son service ?

L'hon. M. LEMIEUX : Une chose est certaine : une grève a eu lieu. Il est aussi constant que la commission a été chargée de la régler. Les employées ont consenti à retourner au travail dans l'intervalle. Des témoins ont été interrogés. Il s'ensuit qu'aujourdhui la compagnie a fait la première démarche et a consenti à reprendre toutes les employées à son service.

L'hon. M. FOSTER : Le coq a encore chanté avant l'aurore.

L'hon. M. LEMIEUX : Je reviens à mes statistiques dont je suis obligé de donner lecture afin de me rendre aux désirs des honorables députés. Cependant, en réponse à la question qu'on vient de me poser, je puis dire que la compagnie Bell avait refusé de reprendre certaines grévistes à son service, quelles que fussent les circonstances. Elle ne voulait pas entendre parler des meneurs de la grève. Maintenant, elle les reprend toutes sans exception.

M. HENDERSON : Le bruit a couru que la compagnie annonçait qu'elle ne serait pas liée par les conclusions adoptées par la com-

mission. Le ministre en sait-il quelque chose ?

L'hon. M. LEMIEUX : On dit qu'elle a tenu ce langage au commencement de l'enquête, mais je ne puis pas m'en assurer. Cependant, si elle a fait cette déclaration, son consentement à reprendre toutes les employées à son service, sans aucune condition, prouve qu'elle est revenue sur sa décision. En vérité, je puis dire que l'opinion publique l'a obligée à changer d'attitude.

Tabeau synoptique des conflits ouvriers relatifs aux services publics et à l'industrie du bâtiment au Canada, chaque annee, comparativement à la totalité des conflits ouvriers qui se sont produits au cours des mêmes années (1901 à 1906, inclusivement) :

| Année. | Total des conflits. | Services publics. | Pour-cent du total. | Industrie du bâtiment. | Pour-cent du total. | Services publics et industrie du bâtiment. | Pour-cent du total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901 | 104 | 14 | 13·4 | 14 | 13·4 | 23 | 26·92 |
| 1902 | 123 | 11 | 8·9 | 28 | 23·7 | 39 | 31·70 |
| 1903 | 160 | 20 | 12·5 | 44 | 27·5 | 64 | 40·00 |
| 1904 | 103 | 10 | 9·7 | 29 | 28·1 | 39 | 37 86 |
| 1905 | 87 | 17 | 19·5 | 19 | 21·8 | 36 | 41·37 |
| 1906 | 138 | 28 | 20·2 | 29 | 21·0 | 57 | 42·03 |
| Total, 6 ans | 715 | 100 | 13·9 | 163 | 22·7 | 263 | 36·78 |

Relevé statistique indiquant le nombre total des conflits économiques en Canada, dans l'industrie minière et les métiers relatifs aux services publics, de 1901 à 1906 :

| Industries. | Nombre total des conflits. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1901. | 1902. | 1903. | 1904. | 1905. | 1906. | Total. |
| Mines | 5 | 3 | 9 | 6 | 12 | 13 | 48 |
| Transports | 6 | 5 | 7 | 2 | 4 | 10 | 34 |
| Tramways | 2 | 1 | 4 | ..... | 1 | 4 | 12 |
| Téléphones et télégraphes | 1 | 2 | ..... | 2 | ..... | 1 | 6 |
| Total | 14 | 11 | 20 | 10 | 17 | 28 | 100 |

Relevé statistique indiquant le nombre des travailleurs concernés dans les conflits relatifs aux services publics et à l'industrie du bâtiment au Canada, comparativement à la totalité des travailleurs concernés dans ces différends, de 1901 à 1906, inclusivenement:

| Année. | Nombre total des travailleurs concernés. | Services publics. | Pour-cent du total. | Industrie du bâtiment. | Pour-cent du total. | Services publics et industrie du bâtiment. | Pour-cent du total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901 | 27,963 | 9,014 | 32·23 | 2,533 | 9·05 | 11,547 | 41·29 |
| 1902 | 11,087 | 3,283 | 29·61 | 2,923 | 26·36 | 6,206 | 55·97 |
| 1903 | 44,969 | 12,836 | 28·54 | 8,642 | 19·21 | 21,478 | 47·81 |
| 1904 | 15,565 | 2,987 | 19·06 | 6,634 | 42·33 | 9,621 | 61·41 |
| 1905 | 16,329 | 9,910 | 60·68 | 1,465 | 8·97 | 11,375 | 69·66 |
| 1906 | 26,014 | 9,367 | 36·01 | 8,565 | 32·92 | 17,932 | 68·93 |
| Total, 6 ans | 142,027 | 147,397 | 33·30 | 30,762 | 21·65 | 78,159 | 55.03 |

M. LEMIEUX.

Malgré l'éloquence des chiffres, nulle donnée statistique ne pourrait faire comprendre l'étendue des pertes que ces calculs laissent entrevoir. La statistique ne saurait donner une juste idée des angoisses mortelles et de la désolation qu'a causée dans plusieurs foyers la sanglante émeute dont Buckingham a été le théâtre au mois d'octobre dernier. Elle ne suffirait pas à dépeindre la misère et les souffrances qu'aurait endurées la population de Lethbridge et du voisinage, sans le règlement de la grève des houilleurs. Elle ne saurait faire concevoir la haine violente et le ressentiment intense que la grève des employés des tramways d'Hamilton a allumés dans les cœurs aux premiers jours de l'hiver.

Je mentionne ces quelques exemples parce qu'ils datent d'hier à peine et que ces conflits se sont déclarés sur notre territoire mais, si je désirais faire une peinture fidèle des tourments et des souffrances que les grèves entraînent, je jetterais les yeux sur le pays voisin et je rappellerais à la députation ainsi qu'à vous, monsieur l'Orateur, la grande grève des houilleurs qui éclata en 1902 dans les charbonnages de la Pennsylvanie.

Ces grèves ne sont pas seulement un danger pour les familles des employés et des patrons ; elles sont aussi une menace pour l'Etat. Outre les conséquences purement matérielles qui découlent des grèves et des lockouts, il y en a d'autres plus radicales et plus importantes qu'il ne faut pas perdre de vue pour assurer la prospérité du pays et l'union entre les citoyens. A vrai dire, quelques grèves qui éclatent ici et là sur un vaste territoire n'ont guère d'importance dans le moment ; mais, au fur et à mesure des progrès d'une nation, lorsque ces grèves se propagent, elles constituent un péril sans cesse grandissant. Le recours à la force armée engendre de l'amertume et de l'animosité. Au lendemain d'une grève, la nation ressemble à une maison divisée contre elle-même. Les citoyens oublient parfois leurs devoirs et leurs obligations et font fi de l'autorité suprême de l'Etat.

J'ai parlé des pertes matérielles qu'entraînent les grèves et les lockouts, de la ruine du bonheur qui règne dans plusieurs foyers et des dangers que court l'Etat. Je n'ai pas le dessein d'alarmer inutilement la Chambre, mais je désire lui inspirer une juste notion de l'importance de ce projet de loi.

En résumé, voici quelles sont ses principales dispositions. D'abord, l'interdiction des grèves et des lockouts au cours de l'enquête faite par un conseil de conciliation nommé à cette fin. En deuxième lieu, la procédure à suivre pour arriver au but. Enfin, la définition des différends industriels auxquels la loi s'appliquera.

Au sujet de ces différents industriels, je puis expliquer d'une manière concise ce qu'on entend généralement par l'expression " services publics ", au dire de voix les plus autorisées. Notre intention a été de grouper sous des appellations qui nous semblent assez précises les travaux et les branches de l'industrie dont l'exécution ou l'exploitation plus ou moins continue et ininterrompue est un facteur de la propérité générale et du progres des autres entreprises, telles que l'industrie minière ou l'agence de transport ou de communication. Le but de la loi est de veiller au maintien régulier d'entreprises dont dépend l'exécution d'autres travaux. De nos jours, la situation industrielle, principalement le progrès des grandes villes et le groupement des capitaux ont donné naissance à une classe d'entreprises qui rendent des services sur lesquels compte plus ou moins le public, soit dans un endroit particulier soit dans toute l'étendue du pays.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, que, si j'insiste sur ces définitions, ce n'est pas parce que les membres de la Chambre ignorent ce que sont les services publics. Mais, on comprendra l'importance d'une définition de chaque expression technique que renferme de projet de loi, lorsqu'on réfléchira que les explications que je donne seront répandues par tout le Canada, surtout parmi la classe ouvrière. Pour des raisons d'économie, il est souvent préférable de confier ces entreprises à un seul individu, à une compagnie unique, où à un nombre restreint de particuliers ou de sociétés. Autrement dit, elles ont le caractère d'un monopole naturel. On a fini par les nommer services publics ou services d'utilité publique. Elles diffèrent des autres entreprises par la suppression plus ou moins radicale de la concurrence pour des motifs d'ordre naturel ou économique ou des raisons d'intérêt public. Généralement parlant, elles comprennent les entreprises participant de la nature des monopoles naturels tombant plus ou moins sous le contrôle de l'Etat ou des municipalités. On suppose qu'elles peuvent toutes être exploitées d'une manière plus satisfaisante et plus économique par un seul que par plusieurs. Les avis des économistes semblent partagés sur la définition réelle de cette expression ; règle générale, cependant, il y a lieu de penser que les mots services publics ou services d'utilité publique signifient les entreprises qui tiennent du monopole et dans lesquelles on a supprimé la concurrence pour des motifs d'intérêt public ou des raisons d'ordre naturel ou économique.

Je réfère les députés qui voudraient approfondir ce sujet au 1er volume du traité de M. Richard F. Beemis sur les monopoles municipaux. A la page 477 de cet ouvrage, il définit ce qu'il faut entendre par une entreprise " qui concerne l'intérêt public ".

" Concernant l'intérêt public " veut dire :

a) Toute entreprise qui n'est pas de droit commun mais qui est permise par l'autorité publique.

b) Lorsqu'un privilège exclusif est conféré.
c) Lorsque le public accorde une aide spéciale, l'usage d'une propriété appartenant à la communauté, etc.

Une propriété sert à l'intérêt public lorsqu'on l'utilise au profit de la population et lorsqu'elle a trait à toute la communauté.

Par conséquent, lorsqu'un particulier fait servir son bien à un usage qui concerne le public, il y intéresse celui-ci et doit se soumettre à son contrôle pour l'avantage de tous jusqu'à concurrence de l'intérêt qu'il a conféré au public.

Les commissions de chemins de péage, les chemins de fer, les téléphones, les télégraphes, sont des services publics et, comme tels, sont soumis aux règlements de police.

Je renvoie la Chambre à l'ouvrage de M. John Bascom, professeur d'économie politique au collège Williams, sur la Théorie Sociale, au Dictionnaire d'économie politique de Palgrave, à l'Encyclopédie de la réforme sociale, au traité de M. Gillman, "Methods of Industrial Peace" et à celui de M. Ely, "Evolution of Industrial Society". Dans ces ouvrages, on trouvera la véritable définition des expressions "services publics" et "nécessités publiques".

Après avoir expliqué la nature des différends industriels auxquels la loi s'appliquera, je voudrais faire connaître les grandes lignes du bill. Il décrète d'abord que les parties, lorsqu'elles sont incapables de régler un différend sans avoir recours à une grève ou à un lockout, peuvent le soumettre à un tribunal impartial qui aura le droit de s'enquérir de toutes matières qui peuvent influer sur le mérite et le règlement de la question. En deuxième lieu, ce tribunal facilitera le règlement des différends, car il aura plein pouvoir de faire rapport et de soumettre ses conclusions et ses recommandations. En troisième lieu, il permettra au public de se rendre compte des droits respectifs des parties et de la justice de leur cause. En quatrième lieu, il soumettra les parties au jugement d'un public éclairé, complètement au courant de la nature du différend ; et ce, avant la déclaration d'une ou d'un lockout.

Ce projet de loi améliorera notre législation. Ce qui était facultatif deviendra obligatoire. Nous remplissons une promesse faite au Parlement en 1900 d'abord, puis, en 1903. Pour rédiger le bill, nous nous sommes basés sur l'opinion des meilleures autorités. Nous avons sanctionné leurs doctrines en les incorporant dans notre projet de loi. Nous avons aussi adopté les conclusions des rapports de quelques-unes des commissions les plus importantes qui aient eu mission d'accommoder des différends industriels. Nous avons fait un pas en avant, mais nous nous sommes engagés dans la bonne voie. Nous avons aussi puisé dans les lois des pays dont la législation ouvrière est considérée comme la plus éclairée, tout en évitant les imperfections que l'expérience a permis de relever dans les prescriptions législatives des nations étrangères.

M. LEMIEUX.

Je disais il y a un instant que ce projet de loi est une amélioration de notre législation ouvrière. Je ne saurais faire allusion à celle-ci sans mentionner le nom de sir William Mulock qui a rendu des services si signalés à la classe ouvrière du Canada. Maintenant que ce dernier a quitté l'arène politique, tous reconnaîtront qu'il a créé le ministère du Travail. Au début de sa carrière, il avait été au nombre des salariés. L'expérience lui avait appris les obstacles que ceux-ci ont à surmonter. Aussi, lorsque plus tard, il devint membre du conseil privé, lorsqu'il parvint au rang le plus élevé qu'on puisse espérer au Canada, sir William Mulock nous fit profiter de son expérience, en créant le ministère du Travail, en fondant la "Gazette du Travail" et en retenant les services précieux de M. Mackenzie-King, le sous-ministre actuel. Au cours de la session de 1900, sir William Mulock déposa son fameux projet de loi sur la conciliation. Nous nous rappelons dans quelles circonstances se fit ce dépôt. Il disait alors :

Je ne crois pas qu'il y ait un sujet plus digne de notre attention et aussi important que la solution possible, harmonieuse et satisfaisante des différends entre employés et patrons.

C'était l'enfance de notre législation ouvrière. Les prédictions de sir William Mulock se sont réalisées. Plusieurs différends ont été réglés, au Canada, à la faveur de la loi de conciliation. Je pourrais citer la grève de Lethbridge comme l'exemple le plus récent d'un accommodement résultant des dispositions de la loi de 1900. Pourtant, à cette époque, le projet de loi déposé par sir William Mulock provoqua des critiques. Alors comme aujourd'hui, des députés ont déclaré que le bill était insuffisant. Les uns voulaient le calquer sur la loi que la Nouvelle-Zélande avait adoptée quelques années auparavant. Toutefois, sir William Mulock affirma qu'en pareille matière, il fallait faire preuve de sagesse, de beaucoup de prudence et de circonspection. Il sera peut-être nécessaire un jour, disait-il, d'étendre la portée de la loi de conciliation, mais le public doit s'en contenter à l'heure qu'il est. Deux années s'écoulèrent et, au cours de la session de 1902, il déposa un projet de loi qui ne fut voté qu'en deuxième lecture. C'était un écho des doctrines préconisées lors du dépôt du premier bill, deux ans auparavant. Il reconnaissait le principe de l'arbitrage obligatoire. Voici les paroles que prononça sir William Mulock en soumettant son projet de loi, au cours de la session de 1902 :

Je dois dire que le Gouvernement ne se propose pas de faire adopter cette loi à la présente session. Ce bill est porté à la connaissance du Parlement et du pays, afin que le public, les compagnies de chemins de fer et leurs employés l'examinent pendant les vacances. Le Gouvernement prêtera volontiers l'oreille à

toutes propositions qui seront de nature à amender ce projet de loi de manière à lui faire atteindre le but qu'on se propose, à savoir, le règlement pacifique des conflits ouvriers sans aucune interruption dans le service de ces voies ferrées, et de façon à contenter autant que possible les grands intérêts en jeu—ceux des compagnies et des employés de chemins de fer.

La 2e lecture du projet de loi fut adoptée, mais il ne franchit pas d'autre étape. Pendant les vacances, des exemplaires furent distribués dans tout le Canada aux associations ouvrières ainsi qu'aux chambres de commerce. Qu'en résulta-t-il ? Les archives du ministère du Travail démontrent que de tous les points du pays, de tous le groupes, de chaque société ouvrière ou chambre de commerce s'élevèrent des protestations unanimes contre le principe de l'arbitrage obligatoire. Même ceux qui le préconisaient auparavant affirmèrent qu'ils avaient mal saisi le sens de cette expression. Il ne s'agissait pas d'arbitrage obligatoire, mais d'enquête obligatoire, le principe même qui est à la base du bill que j'ai le privilège de soumettre à la Chambre. Le pire ennemi du substantif est l'adjectif, a dit M. Morley : De même ce qui fait tort à l'arbitrage c'est l'épithète "obligatoire". Ainsi que l'on fait observer plusieurs auteurs qui ont traité l'économie politique, les mots "arbitrage" et "compulsion" jurent trop ensemble pour qu'on puissent les accoler. L'arbitrage et la contrainte ne doivent pas aller de pair dans nos lois.

Je disais donc que, partant, on avait repoussé le principe de l'arbitrage obligatoire et on s'était prononcé en faveur de l'enquête obligatoire. Aussi, en 1903, sir William Mulock déposa un bill qui est maintenant désigné sous le nom de la loi de 1903 concernant l'accommodement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. Le principe de l'enquête obligatoire est à la base de cette loi. Son application par le ministre est facultative ; néanmoins, le principe est admis. Quels ont été les résultats ? Je ne crains pas de dire que cette loi a supprimé les grèves et les contre-grèves chez les voituriers. Une seule grève s'est déclarée parmi les compagnies de chemins de fer. Mon honorable ami le chef de l'opposition et moi l'avons mentionnée l'autre jour. C'est la grève des télégraphistes, en 1904 ou en 1905. Elle fut réglée et je crois avoir convaincu l'honorable député que ce fut grâce au parti que nous avons tiré de la prescription législative qui autorisait le ministre à faire faire une enquête obligatoire. Je le répète, sous la menace d'une enquête obligatoire, les compagnies de chemins de fer éviteront, autant que possible, les grèves et les contre-grèves. Pour les grandes compagnies, la crainte d'une enquête semble être le commencement de la sagesse. C'est ce qui a lieu dans le cas des chemins de fer, des téléphones et des télégraphes.

Ainsi, monsieur l'Orateur, la loi sur l'accommodement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés a, pour bien dire, mis fin aux grèves et aux contre-grèves parmi nos grandes compagnies de transport. En soumettant son bill au Parlement, sir William Mulock annonça qu'il avait le dessein d'appliquer le principe de l'enquête obligatoire à d'autres services publics avec modération, prudence et sagesse. En 1903, il disait, lors du dépôt de son projet de loi :

Mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) a émis l'avis, l'année dernière, que ce bill devrait aussi s'appliquer aux compagnies de télégraphe. Il y a aussi les compagnies houillères et diverses autres industries exerçant plus ou moins des monopoles qui pourraient être assujéties aux dispositions de ce bill. Je compte bien que cette mesure, si elle devient jamais loi, sera si efficace qu'on sera tenté de l'appliquer à diverses autres entreprises.

Adressant la parole à Toronto, sir William Mulock disait :

Après la grève des houilleurs, on pourrait difficilement taxer de sévérité celui qui exprimerait l'opinion qu'il devrait y avoir au Canada un tribunal autorisé à connaître des conflits économiques, au moins dans des cas d'une extrême importance, tels que les différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés et les troubles concernant des entreprises participant de la nature des monopoles et qui peuvent accaparer les choses nécessaires à la vie. Autre chose est de savoir si les décisions de ce tribunal devraient lier les parties intéressées. Il semble indispensable qu'une telle loi, si l'on veut en assurer le succès, ait l'appui moral de l'opinion publique. Par conséquent, il serait peut-être préférable, pour la faire observer, de compter sur l'opinion publique plutôt que sur la contrainte légale.

Plus tard, sir William Mulock émit l'avis que la loi sur les conflits ouvriers devrait s'appliquer à l'industrie minière.

Ainsi, notre législation ouvrière a franchi trois étapes. Il y eut d'abord la loi de conciliation, de 1902, qui, grâce à la sage intervention d'un fonctionnaire fédéral revêtu des pouvoirs nécessaires, a toujours fourni un terrain neutre sur lequel les parties opposées ont pu se rencontrer et vider leurs différends. Il y eut ensuite la loi destinée à faciliter l'accommodement des différends entre les chemins de fer et leurs employés.

Tout le monde conviendra qu'à la faveur de l'enquête obligatoire elle a prévenu toute grève dans le monde des chemins de fer. Or, si la loi de conciliation a pu mettre fin aux grèves et aux contre-grèves, n'y a-t-il pas lieu d'espérer que le présent projet de loi permettra de régler les conflits avant la déclaration d'une grève et de prévenir les animosités qu'elle engendrerait? Le but du bill est de régler à l'amiable les différends industriels avant le commencement des hostilités. Pendant que les intéressés chercheront du renfort, une enquête aura lieu. Le

bureau de conciliation, constitué conformément aux dispositions de la loi, après s'être enquis du différend, élaborera un rapport qui contiendra ses conclusions ou sa sentence arbitrale. Celle-ci sera publiée dans la "Gazette du Canada", dans la "Gazette du Travail" et dans tous les journaux du pays. Ni un shérif, ni un gendarme n'obligera les intéressés à obtempérer à la sentence arbitrale, mais une opinion publique éclairée leur imposera le respect des décisions du bureau de conciliation.

Je le répète, ce principe qui sert de base aux lois existantes a reçu l'approbation pleine et entière des principales commissions qui ont entrepris d'accommoder les différends industriels depuis dix ans.

Nous savons combien de milliers de houilleurs ont essuyé de lourdes pertes et combien de millions de citoyens des Etats-Unis, ainsi que du Canada, ont eu à souffrir par suite de la grande grève des charbonnages qui éclata en Pennsylvanie il y a quelques années. Après que la grève se fut prolongée pendant des mois, le président des Etats-Unis, reconnu comme le pacificateur des dissensions intestines et des conflits internationaux, nomma de son plein gré une commission chargée d'ouvrir une enquête et de présenter un rapport. Je citerai le dernier paragraphe des instructions données aux commissaires par le président Roosevelt. Elles sont datées de Washington, 23 octobre 1902 :

A la commission d'enquête sur la grève des mines d'anthracite.

Messieurs,—A la demande des propriétaires de charbonnages et des houilleurs, je vous ai nommés membres d'une commission chargée de rechercher, d'étudier et de résoudre les difficultés relatives à la grève qui a éclaté dans la région des mines d'authracite et de découvrir les causes du conflit. Dans les conclusions que vous adopterez et auxquelles les parties ont au préalable promis de se soumettre, vous tâcherez d'établir les bases d'une entente...

Pesez bien ces paroles :

...vous tâcherez d'établir les bases d'une entente équitable et définitive entre les patrons et les salariés des charbonnages et de supprimer, autant que possible, toute cause qui pourrait provoquer la répétition de conflits semblables à ceux que vous avez reçu mission de régler.

Je vous transmets avec les présentes l'exposé publié par les propriétaires des charbonnages à la suite duquel je vous ai nommés membres de la commission.

(Signé) THEODORE ROOSEVELT.

Remarquez bien ces mots, monsieur l'Orateur : "de supprimer, autant que possible, toute cause qui pourrait provoquer la répétition de conflits semblables". Quel est le remède que les commissaires ont suggéré. Les commissaires se nommaient George Gray, Carroll D. Wright, John M. Wilson, John L. Spalding, Edgar E. Clark, Thomas H. Watkins, Edward W. Parker. Ils font tous autorité dans les problèmes industriels. J'extrais les paragraphes suivants de leur rapport :

Votre lettre du 23 octobre 1902, annonçait que vous aviez nommé les soussignés membres "d'une commission chargée de rechercher, d'étudier et de résoudre les difficultés relatives à la grève qui a éclaté dans la région des mines d'anthracite et de découvrir les causes du conflit". Elle nous enjoignait aussi de "tâcher d'établir les bases d'une entente équitable et définitive entre les patrons et les salariés des charbonnages et de supprimer, autant que possible, toute cause qui pourrait provoquer la répétition de conflits semblables à ceux que vous avez reçu mission de régler".

Nous croyons que les sentences arbitrales que nous avons rendues et qui sont exposées dans ce rapport serviront, tant qu'elles seront maintenues, les fins louables que votre lettre énumérait. Une stricte observation de la lettre de nos sentences arbitrales ne sauraient manquer de produire ce résultat mais, afin d'éviter au public une chicane interminable et de rendre presque impossible une disette de houille ou toute autre disette, nous croyons qu'il est indispensable de confier à quelque autorité le soin de conduire une enquête comme celle que nous avons eu mission de faire.

Certaines personnes ont demandé à la commission de faire rapport en faveur de l'arbitrage obligatoire, ainsi qu'on l'appelle, comme moyen d'obtenir le résultat désiré, mais nous ne voyons pas que nous puissions conseiller l'adoption d'une mesure aussi draconienne. Nous ne croyons pas que d'une façon générale elle serait approuvée ou qu'elle aurait du succès dans les Etats-Unis. Outre que la Constitution ne paraît pas donner le pouvoir de faire des lois établissant l'arbitrage obligatoire, nos industries sont trop vastes et trop compliquées pour que ce plan d'arbitrage puisse être appliqué avec succès.

Nous croyons, cependant, que le pouvoir fédéral et les gouvernements des Etats devraient pourvoir à l'établissement de ce que l'on pourrait appeler une enquête obligatoire dans les conflits qui surgiront. Les Etats ont ce droit, quelle que soit la nature de la dispute. Le pouvoir fédéral a le même droit lorsqu'il s'agit de difficultés concernant le transport du courrier aux Etats-Unis, les opérations, civiles ou militaires, du gouvernement des Etats-Unis, ou lorsqu'il y a menace d'interruption dans le mouvement libre et régulier du commerce entre les divers états de l'Union ou avec des pays étrangers, ou lorsque ce commerce est en danger d'être atteint ou interrompu de quelque manière.

Telle est l'opinion de la commission la plus importante probablement qui ait été nommée dans les temps modernes pour régler un conflit industriel, et cette opinion est absolument conforme au principe du bill aujourd'hui en discussion devant la Chambre. Le congrès avait nommé une autre commission en 1888 pour étudier les conditions du travail, de l'agriculture et du capital dans les Etats-Unis. Cette commission a été nommée immédiatement après l'adoption de la loi et était composée de cinq membres du sénat, de cinq membres de la chambre des représentants et de neuf autres personnes représentant différents métiers et industries. La commission a été

nommée pour une durée de cinq années, mais on en a subséquemment prolongé l'existence de deux années de plus. Les rapports de la commission sont publiés dans dix-neuf volumes contenant une revue complète de la vie industrielle de la nation ainsi que des conseils très importants aux législateurs. Le dernier rapport a été remis au congrès en février 1902. Cette commission est le corps le plus important qui ait jamais été constitué aux Etats-Unis et peut-être dans aucun autre pays. A la page 952 de leur dernier rapport les commissaires disent :

Le congrès a étudié récemment les lois d'arbitrage et de conciliation dans leurs rapports avec la loi d'arbitrage appliquée aux disputes de chemins de fer (statuts des Etats-Unis, 1898, 370). D'une façon générale la commission a trouvé que les lois de conciliation ont eu de bons résultats, mais l'arbitrage obligatoire fonctionne rarement bien. Les lois d'arbitrage actuelles, particulièrement l'Acte national de 1898, devraient être rendues plus claires et faites de façon que le patron et l'employé soient considérés comme des associations et sociétés légalement constituées, ou comme des individus autorisés à se faire représenter par des chefs; et la commission est d'avis que ceux qui font un lockout ou commencent une grève sans avoir d'abord demandé l'arbitrage, ou l'avoir accepté lorsqu'il leur a été offert, devraient être passibles d'une punition proportionnée.

C'est le véritable principe de notre bill :

L'objet de la première proposition est que les parties en cause soient des personnes responsables et de voir à ce qu'il soit bien certain qu'elles seront représentées légalement à l'arbitrage ; l'objet de la deuxième propsition est d'encourager un règlement paisible des différends et de détourner du recours aux grèves ou aux lockouts tant que l'on n'a pas épuisé les moyens légaux. Le statut ne devrait pas se borner à soumettre la question à un arbitrage public, si on le préfère.

J'appelle sur ce point l'attention de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) qui, l'autre jour, s'est prononcé en faveur de l'arbitrage obligatoire.

La loi ne devrait pas obliger une partie ou l'autre à se conformer à la sentence arbitrale. On croit qu'une enquête équitable et complète dans tous les faits amènera la plupart du temps les parties à une entente réelle, tandis que dans les autres cas on pourrait s'en reposer en toute sûreté sur l'opinion publique.

Nous avons eu aussi notre commission d'enquête en 1903. Comme nous le savons tous, il y eut à cette époque une grève ou une série de grèves dans notre belle province de la Colombie-Anglaise—grèves qui ont commencé chez les mineurs et se sont ensuite propagées parmi les employés de chemins de fer. Si le Gouvernement n'avait pas nommé une commission royale à cette époque je ne crains pas de dire que la Colombie-Anglaise aurait souffert considérablement de ces grèves. Je tiens à la main le rapport de cette commission. Plusieurs témoins ont été examinés et je recommande la lecture de ce rapport aux députés des deux côtés de la Chambre. C'est un traité sur la question industrielle et ouvrière du Canada. Parlant de mesure préventive les commissaires disent :

Au sujet de la meilleure manière de diminuer le danger des grèves et lockouts nous croyons que le moyen le plus effectif sera d'en rendre la publicité obligatoire dès le commencement des difficultés.

Voyons ce qui s'est passé à Toronto il y a quelques jours. Dans les 24 heures après la déclaration de la grève, nous avions une commission royale siégeant et faisant une enquête dans les causes du différend, la pressse du pays donnait un compte rendu complet des témoignages, et le résultat a été celui que j'ai annoncé il y a quelques instants. La commission a donc recommandé de donner une plus grande publicité au règlement des grèves et lockouts qui pourraient surgir dans le Canada. Au sujet de l'enquête obligatoire, voici ce que les commissaires disent :

On peut aussi employer quelquefois avec avantage l'enquête obligatoire. Nous n'avons aucun doute que l'enquête actuelle a été un facteur important dans la terminaison rapide de la grève des chemins de fer, et nous croyons qu'une méthode expéditive d'enquête obligatoire par des personnes nommées par les parties et un arbitre règlerait d'une manière satisfaisante plusieurs différends ouvriers.

Les commissaires disent aussi que dans certains cas on pourrait adopter le principe de l'arbitrage obligatoire, et qu'il y a certains cas dans lequels il serait peut-être nécessaire d'avoir recours à ce moyen en dernier ressort :

Nous croyons donc que, nonobstant les objections que l'on peut soulever contre l'arbitrage obligatoire, on pourrait avoir recours à ce mode de régler les différends dans les cas où la grève ou le lockout a atteint de telles dimensions que l'intérêt public en souffre sérieusement, et lors que tous les autres moyens ont été épuisés et paraissent insuffisants.

Les commissaires n'ont donc proposé d'avoir recours à l'arbitrage obligatoire que dans les cas extrêmes ; pour les cas ordinaires, ils se prononcent en faveur de l'adoption de l'enquête obligatoire. Non seulement ce principe a été approuvé par les commissions royales, mais il a aussi reçu l'approbation des plus hautes autorités connues dans le monde industriel. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour lire les opinions de ces personnes, mais je résumerai brièvement quelques commentaires qui ont été faits par quelques autorités très élevées en économie politique. D'abord, je citerai le professeur Richard T. Ely, un économiste éminent, l'auteur d'un livre très connu intitulé " Monopolies and Trusts " et de plusieurs autres ouvrages importants d'économie politique. Dans un volume intitulé " Studies in the Evolution of Industrial Societies ", le professeur Ely a un cas ex-

trêmement intéressant et instructif sur la paix industrielle.

Dans ce chapitre il dit que bien que les grèves soient une guerre domestique, elles n'en sont pas moins une guerre civile. Il fait observer que l'un des objets de l'autorité publique est de conserver la paix et le bon ordre, et que ce fait comporte naturellement l'extension de l'autorité nécessaire pour prendre les mesures propres au règlement des différends entre patrons et employés. Il fait remarquer comment, sous le régime capitaliste de nos jours, les industries sont dans un état de dépendance les unes vis-à-vis des autres et que, comme conséquence, une grève ou un lock-out dans un métier peut toucher aux intérêts d'un grand nombre d'ouvriers dans un autre. Il fait une classification très intéressante des industries au point de vue de leur influence sur l'intérêt public et de leur importance. Il fait voir que lorsqu'il s'agit d'établissements industriels qui ne touchent pas particulièrement à l'intérêt public, l'établissement d'un conseil de conciliation volontaire dans le genre de celle régie par notre loi de conciliation, est un moyen très efficace pour le maintien de la paix industrielle.

Dans le cas des industries de deuxième importance comprenant les établissements qui ont un plus petit nombre d'employés, il croit que le différend lorsqu'il est arrivé à un certain point, pourrait être soumis à un bureau de conciliation ou d'arbitrage qui aurait droit de questionner les témoins sous serment et de préparer un rapport. C'est en somme le rouage fourni par le Railway Labour Dispute Act, qui autorise la création d'un conseil devant lequel les différends pourront être soumis par l'une ou l'autre des deux parties à leur demande, ou par le ministère du département mais il ne contient aucune disposition pour empêcher un lockout ou une grève jusqu'à ce que la question soit soumise ou en attendant l'enquête. Il y a cependant, dit le professeur Ely, une classe d'industries au-dessus de ce groupe, dans lesquelles ceux qui commtncent une grève ou un lockout sans d'abord soumettre le différend à un conseil quelconque d'arbitrage devraient être passibles d'une amende ou d'une autre punition. Dans cette catégorie doivent être classées les industries où il est très important que le travail ne soit pas interrompu. Ici, nous plaçons les mines et les grandes manufactures. Tous les grands trusts devraient être considérés comme une seule entreprise, etc.

Une autre autorité que je veux mentionner est M. E. A. Mosely qui est secrétaire de la commission du commerce entre les états de la république américaine depuis sa formation, et qui est l'une des plus hautes autorités dans les questions industrielles. Il est aussi en faveur de l'enquête obligatoire dans les grèves d'employés de chemins de fer, afin de mettre les dtux parties sur un pied d'égalité devant un tribunal impartial, vu les conflits qui peuvent conduire à des lockouts ou à des grèves.

Dans le " Outlook " du 2 juin 1906, M. Evert P. Wheeler, un avocat éminent de New-York, auteur d'un ouvrage intitulé " Wages and the Tariff " publie un article intitulé " Compulsory Investigation of Labour Disputes ". Je ne citerai pas d'extraits de cet article, mais je dirai que M. Wheeler approuve fortement la recommendation faite par la commission nommée par le président Roosevelt pour faire une enquête dans la grève des houillères d'anthracite des Etats-Unis en faveur de l'adoption d'une loi autorisant la nomination d'une commission chargée de faire une enquête obligatoire dans les conflits du travail. Les commentaires de M. Wheeler sur les objections à un arbitrage obligatoire et sur la nécessité d'une loi décrétant d'illégalité toute cessation du travail en attendant une enquête méritent une mention spéciale. M. Wheeler félicite le Canada d'avoir adopté la loi de conciliation.

Je puis citer aussi M. Gillman, un économiste de marque, auteur de plusieurs volumes sur les questions économiques et ouvrières, en particulier d'un ouvrage publié en 1904 et intitulé "Methods of Industrial Peace ". Ce livre est une étude complète des méthodes adoptées dans les différents pays pour prévenir les lockouts et les grèves. Les chapitres sur la conciliation, sur l'œuvre des bureaux de conciliation et d'arbitrage dans les questions de commerce et sur l'arbitrage obligatoire de la Nouvelle-Zélande sont très intéressants. Après avoir noté que les conseils d'arbitrage dans les états de New-York, de l'Indiana et de l'Ohio se sont tous à différentes époques prononcés en faveur du principe de l'enquête obligatoire dans les cas de grèves avoir cité les opinions dt M. Adams, M. E. A. Mosely, secrétaire de la commission du commerce entre les états, et du professeur Ely, M. Gillman déclare qu'il n'hésite pas à approuver cordialement ces opinions.

Mais la plus grande autorité pour moi, monsieur l'Orateur, sur ces questions est le président des Etats-Unis. Lorsque j'ai déposé ce bill dans le mois de décembre dernier, le congrès des Etats-Unis était sur le point de se réunir, et je n'ai pas été peu surpris de trouver dans le message du président des Etats-Unis aux deux chambres du congrès les paroles suivantes sur lesquelles j'appelle l'attention toute particulière des honorables députés. Voici ce message communiqué aux chambres au commencement de la 2e session de la 59e législature du congès. Il dit :

La commission nommée par le président le 16 octobre 1902, à la demande des concessionnaires et des mineurs de mines d'anthracite, pour étudier et juger les questions en litige dans la

grève des mineurs des houillères d'anthracite de la Pensylvanie et les clauses qui ont amené ces différends, exprime dans son rapport l'avis que " les gouvernements des Etats et le pouvoir fédéral devraient créer le rouage nécessaire pour établir ce que l'on pourrait appeler une enquête obligatoire dans les conflits entre patrons et ouvriers ". Cette expression d'opinion de la commission mérite d'être bien accueillie par le congrès qui devra lui donner suite dans une loi. Un bill a déjà été déposé à cet effet.

Le président continue à donner des statistiques sur les grèves et les lockouts et termine par les paroles suivantes :

Un grand nombre de ces grèves et lockouts n'auraient pas eu lieu si les parties en désaccord avaient été obligées de comparaître face à face devant un tribunal non préjugé et y exposer leurs raisons. Dans la plupart des cas on aurait découvert que le désaccord provenait d'un malentendu sur les droits respectifs des uns et des autres, aggravé par le refus de l'une ou de l'autre des parties d'accepter comme vraies leurs explications au sujet de la justice ou de l'injustice de leurs prétentions. Une décision judiciaire rendue par un tribunal désintéresser représentant le gouvernement fédéral, comme pourrait être une commission de conciliation ou d'arbitrage, tendrait à créer une atmosphère d'amitié et de conciliation entre les parties opposées ; et l'occasion qui serait offerte aux deux côtés de présenter en entier et sur le même pied leur cause en présence l'un de l'autre, empêcherait plusieurs différends de dégénérer en grèves sérieuses ou lockouts, et dans d'autres cas permettrait à la commission d'amener les parties contestantes à faire un accord.

Dans cet âge de grandes coalitions industrielles et ouvrières, ni les patrons ni les employés ne devraient être laissés complètement à la merci du côté le plus fort dans un désaccord, indépendamment de la justice de leurs prétentions respectives. Le but de la mesure serait de faire admettre le fait que dans plusieurs grèves le public a lui-même un intérêt que l'on ne peut sagement méconnaître, non pas un intérêt général, mais un intérêt réel et juste. Dans toute législation de ce genre il est bon d'avancer avec précaution, en constatant à mesure les résultats de chaque pas; on peut sans crainte faire la démarche proposée, car les décisions de la commission n'obligeraient pas les parties d'une manière légale, mais elles permettraient à l'opinion publique de se former et ainsi d'exercer toute sa force en faveur du droit.

Telles sont, monsieur l'Orateur, les paroles dont s'est servi le président des Etats-Unis dans son message aux deux chambres du congrès, le sénat et la chambre des représentants. Un bill sera présenté au congrès, en réalité il l'est déjà, et ce bill sera probablement la copie exacte de celui que je présente moi-même aujourd'hui au parlement du Canada.

Je voudrais, monsieur l'Orateur, citer quelques autres autorités, mais je crains de fatiguer la Chambre. Je ne puis cependant passer sous silence le nom de l'une des plus grandes autorités sur cette importante question, celui de M. Charles Francis Adams. J'ai lu son livre et je suis certain que mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) l'a lu aussi. La lecture en est aussi captivante que celle d'un roman du plus grand intérêt, et je la conseille à tout membre de cette Chambre qui désire étudier la solution du problème ouvrier et des désaccords qui surgissent dans le monde industriel canadien. M. Charles Adams s'est prononcé en faveur du principe que je préconise présentement, et comme annexe à son livre il a tracé un projet de loi qui m'a servi beaucoup, ainsi qu'aux fonctionnaires du département du Travail, pour préparer le présent bill.

Non seulement le principe de l'enquête obligatoire a été proposé par les commissions et les autorités les plus compétentes dans les questions économiques et industrielles, mais il est contenu dans les articles de la convention de la Haye. C'est un principe qui peut s'appliquer au règlement non seulement des conflits économiques, mais dont voulaient aussi se servir les chefs des nations pour régler leurs querelles. Nous savons tous que l'article 8 de la convention de la Haye conseille aux princes, avant de tirer l'épée, de soumettre la cause du différend à des amis communs qui agiraient comme médiateurs ou pacificateurs, et qui préuniraient une conférence dont la durée ne dépasserait pas trente jours dans le but d'éviter la guerre.

La convention de la Haye n'oblige pas les parties à soumettre à des nations amies, mais une personne qui a porté un intérêt très vif à la conférence de la Haye, M. Stead, a adressé, au commencement de l'année à tous les journalistes du monde civilisé une lettre dans laquelle il propose l'adoption du principe de l'enquête obligatoire dans les conflits internationaux. Voici sa deuxième proposition :

La conférence devrait rendre obligatoire l'article de la convention de la Haye. Cet article conseille aux parties contestantes, avant de tirer l'épée, de placer leur cause entre les mains de puissances neutres et qui agiraient comme médiateurs ou pacificateurs, et qui auraient une conférence dont la durée ne dépasserait pas trente jours, dans le but d'éviter la guerre.

Si cela était rendu obligatoire, toute puissance qui aurait recours aux armes avant de demander l'intervention de ces médiateurs ou avant de consentir à soumettre le litige à une commission d'enquête, devrait être déclarée une ennemie de l'humanité et repoussée du monde financier et commercial par les autres nations.

Ce principe, monsieur l'Orateur, sera-t-il accepté par la convention de la Haye ? Je ne le sais pas ; mais je sais que durant l'été dernier, lors des séances de ce corps très intéressant connu sous le nom de congrès interparlementaire, qui a été tenu dans la ville de Londres en Angleterre, une sommité politique, un homme d'état aussi élevé que

sir Henry Campbell-Bannerman, le premier ministre actuel d'Angleterre, s'est déclaré favorable au principe de l'enquête obligatoire dans les questions de différends internationaux. Sa motion a été appuyée par le candidat en perspective du parti démocrate aux élections présidentielles, M. William-Jennings Bryan.

Un des membres de ce Parlement, et non pas le moins élevé, parce qu'il occupe dans l'autre Chambre, monsieur l'Orateur, la même position que vous occupez dans celle-ci, l'honorable M. Dandurand, président du Sénat, a assisté en sa qualité de représentant parlementaire aux séances du congrès, et il m'a dit qu'il croyait, à en juger d'après les discours des orateurs éminents qui ont pris la parole, que le principe de l'enquête obligatoire serait accepté par le congrès probablement à sa prochaine réunion. Je crois pouvoir dire qu'il a été proposé que ce congrès se réunisse au Canada, et je ne vois pas d'endroit qui serait plus convenable que la ville d'Ottawa, la capitale du pays.

La fédération du travail aux Etats-Unis, ayant à sa tête M. Samuel Gompers, une des plus hautes autorités sur les questions de travail dans le monde, s'est aussi déclaré favorable au principe de l'enquête obligatoire, non seulement dans les conflits ouvriers, mais aussi dans les querelles internationales.

Je désire présenter quelques observations sur le fonctionnement des chambres de conciliation et d'arbitrage dans d'autres pays. Nous savons qu'il existe plusieurs moyens de régler les différends industriels. Il y a d'abord le règlement amical entre les parties elles-mêmes qui est après tout, le meilleur genre de règlement. Puis il y a les conventions ou ententes pour un certain nombre d'années entre patrons et certains corps de métiers ou unions ouvrières. Je dois dire que ces conventions ont eu des résultats merveilleux en Angleterre depuis leur création en 1840 ou 1842. Nous avons ensuite les bureaux de conciliation ou d'arbitrage instituées par un métier particulier. et par l'Etat. Ces bureaux sont en vogue en Angleterre où ils ont eu du succès, et aussi dans les Etats-Unis. Le gouvernement a aussi établi des bureaux dans chaque état, revêtus d'un pouvoir volontaire devant lesquels, dans certains cas, les parties en conflit peuvent porter leurs différends.

Il y a aussi des bureaux d'état qui possèdent des pouvoirs similaires à ceux contenus dans notre loi pour le règlement des grèves d'ouvriers de chemins de fer. Avant d'entrer dans le détail de ces institutions, je dirai que les états où la législation de ce genre est la plus avancée sont les états du Massachusetts et de New-York. Ces deux états ont créé des bureaux de conciliation et d'arbitrage possédant les mêmes pouvoirs que ceux que posséderont les arbitres nommés sous le régime de cette loi. Mais les greffiers de ces bureaux dans le Massachusetts et dans le l'état de New-York ont déjà protesté contre les pouvoirs limités de leurs bureaux, parce qu'il faut que les deux parties y consentent pour leur soumettre leur différend. Le résultat a été que très peu de différends leur ont été soumis. Il se fait une agitation en faveur de l'adoption du principe que j'ai énoncé cet après-midi. Le rouage de ces bureaux est bon et efficace, mais dans la plupart des cas, comme personne n'est obligé d'y avoir recours, on ne les utilise pas comme on le devrait. Notre loi pourvoit en outre à ce que l'enquête soit obligatoire.

Je veux dire quelques mots maintenant au sujet de la législation de la Nouvelle-Zelande. Mais, monsieur l'Orateur, du moment que je veux parler de la Nouvelle-Zélande, on m'oppose ce petit livre, très bien fait, d'ailleurs, qui, j'en suis sûr, a laissé des préventions dans l'esprit de plusieurs. Son titre est "A land without Strikes". Monsieur l'Orateur, il n'y a pas de pays au monde qui n'ait pas ses grèves, et même sous le régime de l'arbitrage obligatoire, il y a des grèves dans la Nouvelle-Zélande. Beaucoup de raisons s'opposent à l'introduction au Canada du principe qui a été adopté dans la colonie de la Nouvelle-Zélande. Nos conditions industrielles sont différentes. Comparons d'abord l'étendue de la Nouvelle-Zélande avec celle du Canada. La Nouvelle-Zélande n'est pas plus grande que l'état du Colorado, sa population blanche est de 773,000, dont 226,000 habitent les villes et villages. Environ 29 p. 100 de toute la population de la Nouvelle-Zélande est comprise dans quatre villes. Dans la Nouvelle-Galles du sud, où l'on a adopté le même principe, 30 pour 100 de toute la population habite la capitale. Comparons ses conditions d'étendue et de population avec les nôtres et l'on admettra immédiatement que le principe n'est pas applicable au Canada. Nous avons une frontière de près de 4,000 milles ; notre population au prochain recensement dépassera six millions.

Mais, monsieur l'Orateur, comment ce régime fonctionne-t-il dans la Nouvelle-Zélande ? Pour bénéficier de la loi, toutes les industries doivent se former en associations ; de l'autre côté, tous les ouvriers doivent se former aussi en unions ouvrières. Or, si l'on applique ce principe au Canada, peut-on croire que toutes les industries depuis Halifax jusqu'à Vancouver consentiront à se former en une association, et à se soumettre aux décisions d'une commission d'arbitrage ? Croyez-vous que toutes les unions ouvrières du Canada se fondraient en une seule union, et se mettraient sous la dépendance d'un conseil d'arbitrage ?

M. SPROULE : L'honorable ministre veut-il dire que c'est ainsi que l'on fait dans la Nouvelle-Zélande ? Je crois que la loi déclare que leur consentement n'est pas nécessaire.

L'hon. M. LEMIEUX : Les parties en cause sont certainement obligées d'accepter les décisions du tribunal ; elles doivent consentir à adopter les principes de leur association.

M. SPROULE : Ce que j'ai voulu dire, c'est que la loi a été votée sans le consentement préalable des unions ouvrières ou de toute autre association. C'est l'Etat qui a rendu la loi.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, certainement. Mon honorable ami a raison sur ce point.

M. R. L. BORDEN : Mais la législature a écouté auparavant ce qu'elles avaient à dire.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, mais monsieur l'Orateur, les conditions ne sont pas les mêmes ici que dans la Nouvelle-Zélande. C'est d'abord un pays peu étendu où il y a peu d'établissements industriels et en raison de ce fait même, les décisions rendues peuvent ne pas causer de grands inconvénients. Les industries sont peu nombreuses et le pays est petit, mais au Canada où, ainsi que je l'ai dit il y a un instant, nous avons une frontière de près de 4,000 milles, où les unions ouvrières des Etats-Unis sont mêlées aux unions ouvrières du Canada, où les industries des deux pays dépendent en quelque sorte les unes des autres, où l'enchevêtrement entre elles est si grand, je dis que l'application de ce régime ne serait pas efficace. A part cela, monsieur l'Orateur, ce qui peut convenir à la Nouvelle-Zélande peut bien ne pas convenir à l'Amérique. Comme l'a dit l'autre jour mon très honorable ami, le leader de cette Chambre (sir Wilfrid Laurier) dans un autre débat. Hamilton, celui qui a préparé la constitution américaine, disait un jour : " Un gouvernement doit être ajusté à une nation comme un habit doit être ajusté à un individu, conséquemment, ce qui sera bon à Philadelphie pourrait être mauvais à Paris et absurde à Saint-Petersbourg.

Je dirai de même que ce qui peut être bon dans la Nouvelle-Zélande peut être mauvais à Ottawa et absurde à Washington. Il n'est pas dans le tempérament et les traditions du peuple anglais d'accepter l'arbitrage obligatoire.

M. SPROULE : Prétendez-vous dire que les Néo-Zélandais ne sont pas des Anglais ?

L'hon. M. LEMIEUX : Ce sont des sujets anglais qui vivent dans des conditions différentes des nôtres. Ce sont certainement des sujets britanniques et du meilleur type écossais ; je ne parle pas des Maoris, naturellement. Supposons que nous ayons l'arbitrage obligatoire au Canada ; un employé est condamné à accepter les salaires fixés par la commission, le shérif sera chargé de faire respecter la décision de la commission ; l'ouvrier sera mené au bout de la baïonnette à son ouvrage, mais pense-t-on que le travail qu'il fera donnera satisfaction au patron ? Voyons l'autre côté de la médaille. Si un patron est forcé de payer un certain tarif de salaires, il se conformera à la décision du tribunal s'il y est obligé par la force, mais quel sera le résultat ? De deux choses l'une: ou les patrons falsifieront leurs marchandises ou ils formeront une coalition monstre et deviendront les maîtres du marché, parce que si cette loi dit que l'ouvrier doit recevoir un certain salaire que le patron sera obligé de lui payer, la loi ne dit pas quel sera le prix payé par le consommateur.

M. SPROULE : Je demanderai à l'honorable ministre si son raisonnement ne s'applique pas à tous égards au contrôleur des salaires courants dans les entreprises de l'Etat ?

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami doit savoir que dans une législation de ce genre, dans une expérience aussi délicate pour un pays comme le nôtre où nous avons un commerce d'exportation à protéger et un commerce à soutenir contre des voisins, tandis que la Nouvelle-Zélande n'est dans aucune de ces conditions, nous ne pouvons agir avec trop de soin et de prudence. Une législation de ce genre peut convenir à la Nouvelle-Zélande et je compte bien qu'elle en tirera bénéfice pendant longtemps, mais elle n'en a pas encore acquis l'expérience et les faits ne montrent pas que c'est la législation la plus sage à adopter pour le règlement des conflits industriels.

M. R. L. BORDEN : Dois-je comprendre aux explications du ministre que le rapport de la commission d'enquête aura virtuellement le même effet que si sa sentence était obligatoire ?

L'hon. M. LEMIEUX : Cette sentence aura une influence morale.

M. R. L. BORDEN : C'est là une expression bien vague. J'avais compris que le ministre nous avait dit que cette sentence aurait pratiquement le même résultat et produirait le même bien en fin de compte.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est là une sincère conviction. C'est l'opinion des plus hautes autorités, du président des Etats-Unis et autres, et l'essai a eu d'heureux résultats dans plusieurs cas.

M. R. L. BORDEN : Alors comme résultat, le patron serait obligé d'accepter une échelle de salaires désastreuse ou la grève continuerait.

L'hon. M. LEMIEUX : Non, l'opinion publique ne tolérerait pas un tel désastre, l'opinion publique exigerait un règlement du différend. Je pourrais citer un cas dans lequel l'opinion publique a eu cette influence. Il y a quelques années, les employés des tramways de la ville de Montréal se sont mis en grève. Mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) s'en souvient. La

grève eut lieu en hiver, dans le mois de mars. Les grévistes méritaient la sympatahie du public. Les tramways furent arrêtés et le trafic interrompu. Tout le monde portait une insigne avec cette devise : " We walk ", et de fait, nous avons marché pendant des jours et des jours, et finalement, sous la pression de l'opinion publique, la compagnie a cédé aux demandes des grévistes. Quelques semaines plus tard, dans le mois de juin, les mêmes employés se mirent de nouveau en grève. Cette fois le public ne voulut pas marcher, parce que l'opinion était contre les grévistes. Le public comprenait que les grévistes étaient dans leur tort et la grève fut réglée, mais non en leur faveur.

Avant que je reprenne mon siège, je prie la Chambre de me pardonner la longueur de ce discours. Ma seule excuse est l'extrême importance de la loi que j'ai l'honneur de présenter. Nous travaillons à faire du Canada un grand pays et je ne connais pas de tâche plus noble que celle à laquelle nous travaillons aujourd'hui : celle de faire régner la paix industrielle. Ce bill n'est peut-être pas parfait, mais ainsi que je l'ai déjà dit, il suffit aux besoins du moment. A ceux qui demandent que la sentence arbitrale oblige les parties en cause et que le Gouvernement la fasse exécuter, je réponds: un rapport bien raisonné, calme et impartial aura presque toujours une influence morale considérable pour éclairer l'opinion publique. Une fois la part des responsabilités faite, nous pourrons nous en rapporter à l'opinion publique.

Pour moi, j'ai une confiance très grande en la sagesse des patrons et des ouvriers canadiens et dans la force de cette sagesse pour rétablir la paix industrielle. L'ouvrier canadien veut vivre et laisser vivre. Je sais aussi que les patrons canadiens désirent rendre justice à leurs employés; mais monsieur l'Orateur, j'ai une plus grande confiance encore dans le bons sens et la raison du public qui, directement ou indirectement est le tribunal appelé à juger en dernier ressort tous les conflits industriels.

L'opinion publique, la saine opinion publique, et non la violence, sera en fin de compte le pouvoir qui obligera réellement les parties en présence dans les conflits ouvriers, à adopter une ligne de conduite raisonnable. On a souvent parlé des inconvénients de la publicité, mais ses avantages sont encore plus grands et plus nombreux. L'égoïsme, l'injustice, la cruauté, les intrigues et les machinations de tout genre craignent la lumière; il suffit de les produire au grand jour pour les détruire.

L'opinion publique, monsieur l'Orateur, est comme une atmosphère fraîche, vive et ensoleillée. Sous l'influence bienfaisante de cette atmosphère, qui naîtra de cette loi, nous espérons mettre un terme aux conflits dans les industries intéressant les services d'utilité publique, parce que nous savons que les affections graves, les plaies virulentes de la société ne peuvent rester longtemps cachées : aussitôt découvertes, elles sont déjà à moitié guéries.

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

## Reprise de la Séance.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Ce n'est pas mon intention de m'opposer à la deuxième lecture de ce bill. Tout mouvement de ce genre ayant pour objet la prévention de grèves et des lockouts dans ce pays devrait recevoir l'opprobation et l'appui des deux côtés de la Chambre. L'honorable ministre du Travail a fait un discours très intéressant dans lequel il nous a cité les opinions d'un très grand nombre de personnes et de plusieurs corps publics sur les problèmes que l'on propose de résoudre au moyen de cette législation. Ce discours dénote beaucoup de recherches et j'en félicite mon honorable ami. Dans un sens on aurait cru qu'il était inutile pour mon honorable ami de donner à la Chambre cette masse de renseignements, parce que je croyais qu'il était à peu près universellement admis, du moins par les honorables députés de la droite, que l'on pouvait trouver tous les renseignements possibles sur ce sujet dans la " Gazette du Travail ". C'est pour cela que j'ai été un peu surpris de voir mon honorable ami se donner tant de peine pour renseigner la Chambre sur l'état des choses auxquelles cette législation va s'appliquer.

Mon honorable ami n'a peut-être pas été très heureux dans les exemples qu'il a donnés, particulièrement lorsqu'il nous a parlé des actes du tribunal de la Haye, parce que si je me rappelle bien mon histoire, c'est très peu de temps après la convocation de ce tribunal par une grande puissance, peu de temps après qu'elle eut accompli cet acte méritoire et digne de remarque, que cette même puissance était engagée dans une guerre terrible avec une autre grande puissance.

Mon honorable ami n'a pas donné à la Chambre beaucoup d'explications sur les dispositions de son bill. Il n'a fait que des observations générales, et bien que son discours ait été très intéressant et nous ait donné les résultats de beaucoup de recherches, il ne contenait pas beaucoup de renseignements sur les dispositions particulières du bill même, et sur la manière dont le ministre s'attend qu'elles seront mises à exécution.

Avant de répondre à un ou deux arguments de mon honorable ami et avant aussi de discuter certaines dispositions du bill, on me permettra de faire allusion à la remarque que le ministre a faite, savoir que cette question n'en était pas une de parti. On ne doit pas en faire une question de parti, et je ne me propose pas non plus de la placer sur ce terrain, mais je veux rap-

peler à mon honorable ami que lorsque j'ai prononcé ce que je croyais être un discours très modéré sur la question générale du travail dans cette Chambre pendant la présente session, ses amis de la droite ont traité immédiatement la chose comme une question de parti, et on nous a fait une longue mercuriale et une description détaillée de tout ce que le parti libéral a fait pour les classes ouvrières et de ce que le parti conservateur n'a pas fait, et on me permettra d'ajouter que celui qui a fait ce long discours n'est pas allé aussi loin en arrière qu'il aurait pu aller. S'il s'était reporté à l'année 1872 il se serait peut-être souvenu que cette année, vingt-quatre imprimeurs au nombre desquels était feu Edward D. Clarke, un homme public bien connu dans ce pays, un membre estimé de cette Chambre dont nous déplorons encore la perte, ont été poursuivis et ont subi un procès pour s'être coalisés afin de faire une grève, non pas pour violenter, molester ou menacer quelqu'un, mais ils se sont simplement unis pour quitter leur emploi parce qu'il ne se croyaient pas équitablement traités.

Et pourquoi croyaient-ils qu'ils n'étaient pas bien traités ? Parce que, comme ils travaillaient dix heures par jour ils voulaient avoir congé le samedi après-midi afin de pouvoir se reposer et se récréer. On les cita devant un tribunal en vertu de la loi commune d'Angleterre concernant les conspirations, et après avoir été emprisonnés ils furent remis en liberté sur cautionnement. Ceux que ces choses intéressent pourront trouver un compte rendu complet dans le " Globe " de Toronto des 17 et 19 avril et des 7 et 20 mai 1872. Le gouvernement de sir John A. Macdonald a fait adopter par le parlement un bill permettant aux ouvriers de se mettre en grève pourvu qu'ils le fissent paisiblement, et sans violence, ou molestation ou menaces d'aucune sorte.

On trouvera ce bill dans les statuts de 1872. Il fait encore partie de nos lois et c'est cette législation que sir John A. Macdonald a fait voter à cette époque et dans ces conditions qui permet aujourd'hui aux ouvriers du Canada de se mettre en grève sans crainte d'être traînés devant les cours criminelles pour violation de la loi. A caux qui désirent connaître quelle était l'attitude que les deux partis politiques ont prise sur cette question à cette époque, lés colonnes du " Hansard " sont ouvertes. A la page 46 jusqu'à la page 133 du " Hansard " de 1872 on a la preuve que cette législation ne recevait pas beaucoup la sympathie de la part de ceux qui étaient les chefs du parti libéral à cette époque, et le "Globe" de Toronto du 20 mai 1872, résumait la situation dans un long article comme suit :

" L'agitation ouvrière au Canada et la façon dont elle s'est faite jusqu'à présent, n'avait aucune raison d'être."

Telle était l'opinion des chefs libéraux à cette époque, telle que l'exprimait le " Globe " de Toronto, concernant les demandes que les ouvriers du Canada faisaient pour ne pas être obligés de travailler plus de 54 heures par semaine. Cependant, je n'insisterai pas sur ce point, parce que ce sont des choses du passé, et ce que nous devons faire aujourd'hui est de nous occuper du présent.

Mon honorable ami, le ministre du Travail a parlé du succès des lois ouvrières votées par ce gouvernement. Je ne sais pas si les statistiques qu'il a données avaient pour but de montrer que ces lois que nous avons présentement sont parfaites ou si l'objet était de prouver qu'il en fallait d'autres. On a prétendu dans cette Chambre que la loi que nous avons actuellement est parfaitement satisfaisante et on a montré pendant la présente session qu'en 1901, le département du Travail avait réglé cinq grèves, en 1902, 12; en 1903, 13 ; en 1904, 4; en 1905, 1; en 1906, 5. J'ai examiné les statistiques et j'ai consulté la " Gazette du Travail " à cette fin et je trouve que le nombre de grèves qui ont eu lieu dans ce pays et le nombre de celles que le département du Travail a réglé sont les suivantes :

| Année | Nombre de grèves dans le Canada. | Nombre de grèves réglées par le dépt. du Travail. |
|---|---|---|
| 1901.. .. .. .. | 104 | 5 |
| 1902.. .. .. .. | 123 | 11 |
| 1903.. .. .. .. | 160 | 13 |
| 1904.. .. .. .. | 103 | 4 |
| 1905.. .. .. .. | 87 | 1 |
| 1906.. .. .. .. | 138 | 3 |

Mon honorable ami de Nanaïmo, (M. Ralph Smith) a dit que le département du Travail avait, l'année dernière, réglé cinq grèves. La " Gazette du Travail " fixe le nombre à trois. Une grève a été réglée par la Ministerial Association de Winnipeg. Il restait cinq grèves non réglées à la fin de l'année.

Ainsi, prenant l'année 1906 pour exemple, nous trouvons qu'il s'est produit 138 grèves au Canada, dont 3 ont été réglées par l'intervention du ministère du Travail, une par l'association des ministres protestants de Winnipeg, 5 n'ont pas été réglées au cours de l'année et 129 ont été réglées entre les parties intéressées. Si le ministre du Travail fait valoir ces statistiques pour montrer qu'il faut plus de jurisprudence, je suis enclin à l'approuver. Je répète que les efforts de M. Mackenzie-King sont très précieux et que les grèves qui ont été réglées l'ont été grâce à sa sagacité plutôt qu'aux lois en vigueur dans le pays.

Voyons maintenant dans quelles circonstances le projet de loi actuel est déposé. J'ai soutenu, l'autre jour, en discutant ce sujet, que le Gouvernement ferait bien, en étudiant la question et en étudiant le projet de loi, de s'en rapporter entièrement à un comité de la Chambre qui entendrait toutes les parties afin de se renseigner et obtiendrait les différentes opinions, lesquelles, malgré tout le respect que je dois au ministre, ne sauraient être puisées au département du Tra-

vail ni dans la "Gazette du Travail". On m'a dit que je trouverais dans cette publication le nombre de grèves qui se sont produites au Canada depuis six ans et le nombre de celles qui ont été réglées. Je le concède. L'honorable ministre du Travail me dit qu'en substance les récentes remarques que j'ai faites sur cette question ont été tirées de la "Gazette du Travail". En effet, j'ai puisé dans la "Gazette" la statistique des grèves depuis six ans. Je ne crois pas y avoir puisé d'autres renseignements, et le ministre du Travail ne me louange pas en me disant en substance qu'il n'y avait rien autre chose dans mon discours en cette occasion. Mon désir était de mettre en présence les patrons et les associations ouvrières afin de connaître leurs opinions, leurs aspirations, leurs tendances, leur but et de tâcher de préparer une mesure qui ne devançât pas l'opinion publique telle qu'exposée par les personnes intéressées à la question, mais une mesure qui se recommandât à ces mêmes personnes et au pays tout entier. Le moyen n'est pas inusité ; on l'emploi dans la Grande-Bretagne et on l'a employé même au Canada. C'est un moyen auquel pas plus tard qu'à la dernière session l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) a eu recours au sujet de certains projets de loi relatifs à l'invalidation des élections. Mais, monsieur l'Orateur, le principe fondamental du projet de loi même que le ministre a déposé me semble une raison suffisante pour que nous adoptions le moyen que je propose. Le but du ministre est de mettre en présence les parties pour discuter leurs griefs. Le point principal est de réunir ensemble les parties ; le fait a été prouvé bien des fois et personne ne l'a contredit. Il est admis que la difficulté au sujet des grèves est que les parties contestantes ne peuvent se rencontrer. Si vous réussissez à les réunir, à les grouper ensemble et à les convaincre qu'il vaut mieux entamer des négociations, si vous réussissez à les amener à entamer des négociations, il y a une lueur d'espérance d'éviter la grève. Mais tant qu'elles se tiennent éloignées les unes des autres, tant qu'elles refusent de communiquer entre elles ou d'entamer des négociations, tous les efforts resteront, comme ils sont restés, dans de semblables circonstances, sans résultat. Si ce rapprochement est un principe essentiel pour la prévention des grèves, il ne doit pas être un mauvais principe à employer dans la préparation et l'amélioration des lois destinées à réprimer les grèves.

C'est pourquoi j'ai dit au ministre du Travail, au cours des remarques que j'ai eu l'honneur de faire sur la question, que le moyen proposé était sage et légitime. Y a-t-il un honorable député qui prétende connaître à fond les opinions de toutes les organisations ouvrières au Canada, et qui soit familier avec toutes les circonstances qui entourent l'emploi de la main-d'œuvre dans les industries du pays ? L'honorable ministre du Travail lui-même possède-t-il cette science ? Et son habile sous-ministre, M. Mackenzie-King ? J'ose répondre que non. Ainsi, je dis qu'on aurait pu se procurer des renseignements précieux en suivant la ligne de conduite que j'ai proposée. Je regrette, dans l'intérêt d'une législation sage, que nous avons tous à cœur de voir adopter, que ma proposition n'ait pas été acceptée. On a allégué que l'adoption de ma manière de voir retarderait d'un an le vote du projet de loi actuel. Ma proposition date du 9 janvier. Eut-elle été adoptée, que l'enquête serait déjà peut-être terminée. Il est indubitable que les parties auraient pu être réunies à court délai, et le ministre du Travail et la Chambre auraient entendu leurs représentations. On a dit que ce serait commettre une injustice à l'égard des ouvriers de leur demander d'assister aux séances d'un tel comité. Tout le monde sait qu'il n'en tient qu'au Gouvernement de faire disparaître cet inconvénient ; c'est un simple détail. Personne n'exigerait qu'un ouvrier abandonnât son travail pour venir perdre son temps ici à renseigner le public et prêter son concours à la Chambre, sans recevoir une compensation telle qu'il ne perdrait pas un dollar.

L'honorable ministre du Travail a fortement combattu l'adoption au Canada de la loi de conciliation en vigueur dans la Nouvelle-Zélande. Je n'ai, pour ma part, entendu personne faire cette recommandation. J'ai moi-même fait allusion à cette loi comme exemple de législation progressive, mais j'ai ajouté expressément que je ne le faisais pas dans le but d'en recommander la promulgation au Canada, car pour quiconque réfléchit, comme l'a dit le ministre du Travail, il est facile de se convaincre qu'une très bonne loi pour la Nouvelle-Zélande peut être une très mauvaise loi au Canada. J'en ai parlé simplement comme d'une loi ouvrière étrangère, disant qu'elle avait amené dans la Nouvelle-Zélande, autant que j'ai pu m'en convaincre, d'excellents résultats.

Analysons quelques-uns des arguments de l'honorable ministre du Travail à l'appui du principe de sa mesure. Je ne veux pas prétendre que l'objet du projet de loi n'est pas recommandable ; je n'en veux critiquer que quelques détails seulement. Le ministre a trouvé un exemple en faveur du principe de sa mesure dans la grève des charbonniers de la Pennsylvanie et l'intervention du président des Etats-Unis. Il n'aurait pas pu trouver un exemple moins approprié, car en cette occurrence le président des Etats-Unis n'est pas intervenu en vertu d'aucune loi statutaire ; il est intervenu du consentement des deux parties, et le ministre ne se propose pas d'intervenir du consentement des deux parties ; au contraire, il entend intervenir, d'après son bill, du consentement et à la demande d'une des parties seulement. Ainsi, l'exemple qu'il a donné ne favorise pas beaucoup la

conclusion à laquelle il voudrait amener la Chambre.

Il a parlé du rapport de la commission nommée en cette occasion par le président Roosevelt. Quel est ce rapport ? Il contenait une recommandation qui a été complètement omise dans le projet de loi à l'étude, bien que la commission y ajoutât beaucoup d'importance. Je n'ai pas lu ce rapport, mais j'en ai saisi la portée à mesure que le ministre en faisait la lecture cette après-midi devant la Chambre. Il y est distinctement énoncé qu'à moins que la main-d'œuvre soit complètement organisée, il est impossible de réaliser un principe comme celui que contient le projet de loi actuel, et celui-ci n'a pas une ligne, autant que j'ai pu voir, qui exige l'organisation de la main-d'œuvre afin d'assurer l'efficacité et l'utilité de cette mesure. Je reviendrai sur ce point.

Le ministre a parlé également du rapport de la commission qui a tenu une enquête sur les différends ouvriers dans la Colombie-Anglaise. Ce rapport conclut à l'arbitrage obligatoire lorsque tous les autres moyens ont failli. Je crois que c'est la conclusion de cette partie du rapport que le ministre a lu à la Chambre. Le ministre n'a pas jugé à propos d'adopter ce moyen extrême. Je ne l'en blâme pas, mais je mentionne le fait simplement pour montrer que les exemples qu'il a cités n'appuient pas ses arguments. Il a dit que l'arbitrage obligatoire est incompatible avec le caractère anglais. Je condamnerais moi-même très fortement la promulgation de toute loi obligatoire, de toute loi imposant l'arbitrage obligatoire aux patrons ou aux ouvriers canadiens, renchérissant sur l'opinion publique ou à l'encontre des protestations des parties intéressées. Je dirai cependant au ministre que ce principe n'est pas aussi incompatible avec le caractère anglais qu'il voudrait le faire croire, puisque la Nouvelle-Zélande l'a consacré dans sa législation ouvrière, ainsi que deux des états du Commonwealth australien. Je ne suis pas sûr s'il existe en Australie une loi fédérale imposant l'arbitrage obligatoire. Je crois que cette colonie a adopté récemment une loi à cet effet, mais je citerai au ministre sept des articles du parti ouvrier du Commonwealth australien, tels que je les ai trouvés dans un récent ouvrage, celui de M. Clark, p. 111, qui a été publié sur la question ouvrière sur ce continent. Ces articles comprennent la suprématie de la race blanche en Australie, l'arbitrage obligatoire, les caisses de prévoyance pour les vieillards, la nationalisation des services publics, le maintien d'une milice volontaire et d'une marine de guerre purement australienne, la restriction du pouvoir d'emprunt public et des lois sur la navigation, prévoyant entre autre la protection du commerce maritime de l'Australie contre la concurrence injuste. Ainsi nous trouvons en tête même du programme ouvrier en Australie la reconnaissance du principe de l'arbitrage obligatoire.

Je ferai remarquer au ministre que d'après son propre raisonnement le principe de l'arbitrage obligatoire est consacré dans sa mesure. Comment cela ? Analysons-le ensemble. Il a dit lui-même que le bill prescrit l'enquête obligatoire, suivie d'un rapport qui sera livré à la publicité dans toute l'étendue du pays, et ce rapport, si j'ai bien compris son raisonnement, équivaut en réalité à une sentence arbitrale décrétée en vertu de la loi. Si ce n'est pas l'arbitrage obligatoire, j'avoue que la différence entre les deux n'est pas suffisamment définie.

Examinons un instant les articles 57 et 58. Le premier dit :

> Il est illégal pour un patron de déclarer ou faire déclarer un lockout ou pour un employé de se mettre en grève au sujet d'un différend avant que ce dernier soit référé à un conseil de conciliation et d'enquête ou pendant que se poursuivent les travaux d'un conseil au sujet d'un différend sous le régime des dispositions de la présente loi, mais rien dans le présent article n'interdit la suspension ou la discontinuation d'une industrie ou du travail de toutes personnes y engagées pour quelque cause que ce soit, si la chose ne constitue pas un lockout ou une grève.

Les expressions " grève " et " lockout " y sont définies. Voici la définition de la " grève ".

> " Grève " ou " se mettre en grève " (sans restriction du sens ordinaire de l'expression) signifie cessation de travail de la part d'un certain nombre d'employés de commun accord ou refus concerté ou refus résultant d'une entente commune d'un certain nombre d'employés de continuer de travailler pour un patron, en conséquence d'un différend, dans le but de forcer leur patron ou d'aider à d'autres employés à forcer leur patron d'accepter certaines conditions d'emploi;

L'article 58 contient d'autres dispositions contre les grèves tant que le conseil ne s'est pas prononcé sur un différend. A mon sens le projet de loi n'est pas loin de cotoyer ce que l'honorable ministre (M. Lemieux) considère comme incompatible avec le caractère anglais et qui, dit-il, ne doit pas être infligé aux patrons ou aux ouvriers canadiens.

Je prends maintenant un des deux exemples que le ministre a invoqués et à propos duquel je n'ai pu m'empêcher de remarquer ses allusions réitérées au grand succès qu'a obtenu la commission royale qui a été nommée récemment pour s'enquérir des faits de la grève des demoiselles du téléphone, à Toronto. La question se pose naturellement à l'esprit, si une commission de ce genre est si efficace pour régler les différends de cette nature, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas songé à en nommer une pour régler la grève de Lethbridge qui a duré dix mois ? On nous a dit que le Gouvernement a en vain épuisé toute sa diplomatie, qu'il a tenté tous les efforts et qu'il a employé tous les

moyens à sa disposition, et cependant il s'est à peine écoulé quelques semaines que le ministre du Travail vient nous proclamer les avantages de la commission royale et nous dire pratiquement que c'est grâce à elle si la grève de Toronto a été réglée. Si ce moyen a tant de vertu pour régler les différends, pourquoi le ministre ne renferme-t-il pas les articles 57 et 58 dans un projet de loi et ne prescrit-il pas que l'une ou l'autre des parties aura le droit de s'adresser en tout temps au Gouvernement pour obtenir la nomination d'une commission royale qui règlera la difficulté ? Ce moyen de faire face à la question serait bien plus simple que celui qu'a proposé le ministre. De tous les arguments qu'il a employés en faveur de son projet de loi, il en est un surtout qui prouve que cette mesure ne doit pas subir sa seconde lecture ni être adoptée ; c'est l'exemple que le ministre a donné du fonctionnement de la loi de 1903 pour régler les conflits entre patrons et ouvriers de chemins de fer. C'est une étrange assertion à faire et très hardie, mais je vais prouver au ministre jusqu'à quel point j'ai raison.

Il a déclaré que la loi de conciliation de 1903 entre patrons et employés de chemins de fer a eu pour effet incontestable de prévenir les grèves des employés de chemins de fer depuis cette date. S'il en est ainsi, pourquoi n'appliquerait-il pas cette loi à toutes les autres industries, plutôt que d'adopter la mesure qu'il propose ? Une autre question pertinente est celle-ci : Si réellement la loi de conciliation de 1903 a obtenu tout le succès que prétend le ministre du Travail, pourquoi soumet-il aux dispositions de sa mesure les employés des chemins de fer qu'elle affecte déjà ? L'honorable député va indubitablement répondre que la loi de 1903 ne prévoit pas la suspension de la grève tant que l'enquête n'est pas terminée. C'est son seul argument. Mais il a lui-même déclaré que cette raison est insuffisante, parce qu'il a dit en sa qualité de ministre et parlant avec toute l'autorité et l'expérience d'un ministre du Travail, que même sans cette disposition, la loi de conciliation de 1903 a été un succès complet et a empêché, je me rappelle tout particulièrement ses paroles, toute grève des employés de chemins de fer depuis sa mise en vigueur. Si réellement cette loi a produit de si bons résultats, on serait tenté de croire qu'un gouvernement qui traite de cette question appliquerait les dispositions d'une aussi bonne loi aux autres industries et ne voudrait pas placer dans le recueil de nos lois une mesure qui en diffère. Au contraire, il s'empresserait de statuer, comme pour ce cas-ci, dans le sens de la loi de conciliation de 1903. Quel va être le résultat lorsque ces deux lois seront en vigueur, et est-ce l'intention de révoquer la loi de conciliation de 1903 *pro tanto*, je ne saurais le dire. J'espère qu'on nous donnera des éclaircissements en comité sur ce point. En vérité le raisonnement de l'honorable ministre ne milite pas en faveur de l'adoption de cette mesure en deuxième lecture et est loin d'être un argument à l'appui du projet de loi.

M. R. L. BORDEN.

Examinons encore une couple de dispositions du bill, que je n'ai pas eu l'avantage d'étudier, mais qui m'ont frappé par leur étrangeté. L'article 15 prescrit la manière de faire la demande par écrit afin d'obtenir la nomination d'un conseil. Voici les termes de cet article :

> La demande doit être accompagnée :
> a) d'un exposé où sont mentionnés :
> 1) les parties au différend;
> 2) la nature et la cause du différend, y compris ce qu'une des parties réclame ou exige de l'autre et que cette dernière refuse d'accorder;
> 3) le nombre approximatif des personnes dont les intérêts sont en jeu dans le différend ou peuvent le devenir;
> 4) les efforts faits par les parties elles-mêmes pour régler le différend; et
> b) d'une déclaration sous serment énonçant que si le différend ne se règle ou n'est référé par le ministre à un conseil de conciliation et d'enquête sous le régime de la loi, il y aura grève ou lockout, selon le cas, et que l'autorisation nécessaire pour la déclaration d'un lockout ou d'une grève a été obtenue.

Ainsi au lieu de servir aux fins des parties dès les débuts d'un différend, cette disposition tend à les laisser arriver à une phase du conflit où la grève est inévitable. De fait, vous ne pouvez faire une demande en vertu de cette disposition à moins que vous ne disiez dans une déclaration ayant la portée du serment qu'il y aura grève ou lockout et que l'autorité requise à cet effet a été obtenue. Voyons l'application de cette disposition dans certains cas. Prenons par exemple la constitution de la Fraternité des mécaniciens et des chauffeurs de chemins de fer dont j'ai ici un exemplaire. Nous voyons par les articles 219 à 224 de cette constitution que l'association, comme bien d'autres dans le pays, prend tous les moyens possibles pour éviter une grève : tous les moyens de conciliation sont épuisés avant d'avoir recours à cette extrémité. En premier lieu, la demande de l'ouvrier qui se croit lésé doit être soumise à l'union locale, elle est transmise d'un dignitaire de l'association à l'autre, d'un dignitaire du chemin de fer à l'autre ; elle passe de son contremaître à un employé supérieur et ainsi de suite dans l'ordre hiérarchique, à travers cinq ou six différentes phases dans la compagnie du chemin de fer.

Si le grief n'est pas reconnu dans ces premières démarches, la demande doit passer par les mêmes phases dans l'association et il n'est pas inusité, me dit-on, de voir ces pourparlers et ces négociations se continuer pendant trois mois au sein de l'association avant de pouvoir déclarer légitimement une grève. Toutes ces précautions sont obligatoires. Il faut soumettre

la question aux voix ; les ouvriers décident d'une grève par leur vote ; la constitution de la fraternité exige que tous ces préliminaires soient remplis à la lettre avant de pouvoir se prévaloir de la loi de conciliation de 1903. L'honorable ministre du Travail ne croit-il pas que sa mesure devient utile à une période trop avancée du conflit ? Pour ma part, je crois que s'il doit y avoir une enquête, la demande d'un conseil doit être faite plus tôt, sans attendre que la grève soit devenue inévitable, que des discussions acrimonieuses se soient engagées, que des négociations aient échoué après des semaines, des mois peut-être d'inutiles efforts et aient laissé derrière elles des animosités, des haînes, de l'amertume. Pour ma part je crois que nous ne devrions pas attendre ce triste résultat avant de pouvoir réclamer l'application de la loi.

L'honorable ministre du Travail a parlé de la grève de Buckingham pour montrer la nécessité de légiférer. Croit-il que sa mesure peut s'adapter à un cas de ce genre? Je ne saurais le dire, car elle contient une disposition étrange, et il faudra savoir plus tard quelle signification le Gouvernement lui prête. Afin de ne pas être interprété à faux, je vais donner la première définition de la disposition préliminaire :

"Patron" signifie toute personne, compagnie ou corporation qui emploie une ou plusieurs personnes et qui possède et exploite quelque propriété minière, agence de transport ou de communication, ou d'utilité publique, y compris les chemins de fer de traction à la vapeur, à l'électricité ou à autre force motrice, les steamers, les lignes de télégraphe et de téléphone, les usines à gaz ou à la lumière électrique, les distributions d'eau et les usines de forces.

Puis l'article 67 prescrit :

Le Gouverneur en conseil peut, quand il y a lieu, par voie d'avis dans la "Gazette du Canada", déclarer que telle industrie est une agence de transport, de communication ou d'utilité publique, et cette industrie est dès lors censée comprise dans le domaine des dispositions de la présente loi.

Cette disposition confère des pouvoirs très larges, elle me paraît donner autant de latitude que la disposition de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui permet au Parlement de déclarer une entreprise quelconque à l'avantage du Canada. Quand le Gouvernement a fait une telle déclaration, je ne crois pas qu'il y ait appel de sa décision. Si le Gouverneur en conseil déclare, aux termes de cette disposition, qu'une industrie quelconque est à l'avantage général, je ne vois pas de limite au pouvoir discrétionnaire qu'il s'arroge de déclarer en l'espèce. Nous en reparlerons plus tard. L'honorable ministre admettra que c'est une disposition très importante, car elle semble donner un pouvoir illimité à Son Excellence le Gouverneur en conseil d'étendre la portée de cette mesure.

J'aurai autre chose à dire à ce sujet en comité, mais je me permettrai avant de terminer de dire à l'honorable ministre du Travail, que les stipulations de l'article 16 de son projet de loi me paraissent tout à fait inusitées. Je ne sais pas s'il s'est inspiré de quelque disposition de notre législation ou de la législation de tout autre pays, mais il nous a dit que sa mesure servira de canevas au gouvernement des Etats-Unis pour une mesure que ce dernier se propose de soumettre au congrès. L'honorable ministre prétend-il que son projet de loi est basé sur des idées américaines ou que ce sont ses idées à lui que les Etats-Unis ont adoptées ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non, j'ai dit cette après-midi que le projet de loi contient plusieurs dispositions tirées de la jurisprudence de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de plusieurs états de l'union américaine où les conseils de conciliation existent. Plusieurs dispositions de ces lois diverses ont été insérées dans notre loi projetée. Ai-je dit, cette après-midi, que ce projet de loi est la copie d'un bill qui doit être déposé devant le Congrès des Etats-Unis ? J'ai voulu dire qu'un projet de loi semblable est actuellement devant la Chambre américaine.

M. R. L. BORDEN : J'ai cru comprendre que le ministre avait dit qu'un bill semblable à celui-ci est actuellement devant le parlement américain.

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai peut-être pas employé les expressions propres. Je voulais tout simplement donner à entendre que c'était une loi semblable.

M. R. L. BORDEN : L'article 16 stipule...

L'hon M. LEMIEUX : Quel paragraphe?

M. R. L. BORDEN : Le paragraphe 4, mais je devrai référer aussi à un paragraphe précédent :

Si elles (la demande et la déclaration) sont faites par des employés qui ne sont pas membres d'une union ouvrière constituée en corporation ou inscrite, elles doivent être signées par au moins dix d'entre eux.

Ceci me ramène à ce que je disais il y a un instant, à savoir que cette mesure pour être applicable ne paraît pas prescrire que le travail soit syndiqué. J'admets volontiers qu'on a éprouvé beaucoup de difficulté dans la Nouvelle-Zélande et en Australie pour établir une législation satisfaisante en vue d'une telle organisation. Mais le ministre voudra bien remarquer qu'un nombre d'ouvriers indéterminé, pas moins de 10 sur 2,000 ou 3,000 peut-être, peut faire la demande et la déclaration requises pour mettre cette loi à exécution dans des cas de conflits. Je crains que cette disposition n'entraîne des abus, et je constate qu'on a déjà rencontré des difficultés de ce genre non seulement dans la Nouvelle-Zélande,

mais dans le Commonwealth australien. Je lis dans le livre de M. Clark sur la question ouvrière en Australie :

L'union fictive fondée avec la connivence des patrons par un petit groupe d'ouvriers mécontents des syndicats existants et qui sert à gêner ou retarder la mise en pratique de la loi a fait le sujet d'une enquête parlementaire dans la Nouvelle-Galles du Sud.

Quel sera l'effet de cette disposition ? Si ces dix individus ont un grief et que les 990 autres n'en ont pas, allez-vous appliquer la loi parce que cette poignée d'hommes veulent cesser de travailler ? Cette disposition permet à une dizaine d'employés sur 2,000 à 2,500 de demander l'application de la loi, quand ni les patrons ni le reste des employés ne la désirent. Cela me paraît être un dangereux pouvoir à donner à une dizaine d'ouvriers.

L'hon. M. LEMIEUX : Si l'honorable député veut me permettre. Il arrive souvent que dans les mines un tout petit nombre ou groupe d'ouvriers cause la suspension des travaux. Prenez par exemple dans une mine les ouvriers préposés aux pompes ou aux ventilateurs, une poignée d'hommes dans ce cas peut arrêter complètement les travaux.

La même chose peut se produire dans les chemins de fer. Quelques télégraphistes ou expéditeurs de trains peuvent causer bien du tort à une compagnie de transport. C'est en prévision de cas de ce genre que nous avons appliqué l'exécution de la loi à un nombre restreint d'ouvriers. Je sais qu'il serait ridicule de faire la même application aux industries ordinaires, mais dans les entreprises d'utilité publique, telles que le transport et les mines, l'honorable député comprend comme moi qu'un petit groupe d'ouvriers peut causer beaucoup de désagréments.

M. R. L. BORDEN : Nul doute, mais il n'en est pas moins vrai que vous laissez l'application de cette loi entre les mains d'une dizaine d'hommes sur 2,000 à 2,500.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous n'avons pas admis au Canada, pour la mise en vigueur de cette loi, le principe reconnu dans la Nouvelle-Zélande, où l'application de la loi se fait entre les unions de travail ou les associations industielles. Au Canada l'intention n'est pas, en vertu de ce projet de loi, d'employer la même méthode; c'est pourquoi nous sommes obligés d'avoir affaire avec un nombre restreint de personnes—la limite est de dix—et nous pouvons également traiter avec les unions ouvrières s'il y a lieu. Dans la Nouvelle-Zélande, la loi n'a d'application qu'entre associations industrielles et unions de métiers.

M. R. L. BORDEN : Je ne cherche pas à amoindrir la difficulté qu'il faut surmonter pour faire face à la situation au Canada, mais c'est mon devoir de mettre le ministre en garde contre les conséquences probables de cette loi. Supposons 1,000 ouvriers travaillant dans une certaine manufacture. Neuf cent quatre-vingt-dix-neuf d'entre eux sont syndiqués et ne veulent pas se prévaloir des dispositions de cette loi, tandis que les dix autres, qui ne font pas partie de l'union la réclament. C'est leur droit, et je suppose que grâce à cette latitude, les 990 autres seront forcés d'être partie à l'enquête qui suivra cette démarche. Il me semble que c'est un pouvoir très étendu à conférer à un nombre limité de personnes. Naturellement, mon exemple est exagéré, mais ce moyen est quelquefois nécessaire pour mieux faire comprendre les effets probables d'une loi.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous pourrions en comité modifier cette disposition dans le sens de l'objection exagérée qu'a soulevée l'honorable député, mais il conviendra que dans le cas d'une mine, où dix ouvriers peuvent causer une suspension complète des travaux, l'application de la loi est très à propos. J'admets que dix ouvriers qui n'ont pas de grief réel ne doivent pas paralyser l'exploitation d'une entreprise d'utilité publique, ni ne doivent pouvoir mettre en jeu tout le mécanisme de cette loi.

M. R. L. BORDEN : Si j'étais enclin à la riposte, je dirais que vu que le département du Travail est omniscient et n'a pas besoin des lumières de la Chambre ou des unions de métiers ou des patrons canadiens pour préparer un projet de loi comme celui-ci, nous aurions tort de croire que nos propositions d'amendement seront acceptées.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous allons devenir nous-mêmes un département du travail.

M. R. L. BORDEN : Je serai heureux, lorsque nous arriverons à ce paragraphe, de soumettre les conclusions que je croirai les plus appropriées afin de parer à cette difficulté. Nous nous efforcerons d'aider au ministre à faire de sa mesure une loi acceptable et effective.

L'hon. M. LEMIEUX : Très bien ; très bien.

M. R. L. BORDEN : Nous nous efforcerons surtout d'aider le ministre à en faire une loi équitable, car s'il y a un mal entre tous à éviter, c'est l'imposition d'une loi comme celle-ci à des groupes qui la considéreront comme inique. C'est pour éviter ce danger que j'ai proposé de réunir ensemble les patrons et les ouvriers, afin de trouver, si possible, une base d'entente, et faire ensuite des lois à principes qui ne seront pas regardées comme une injustice par l'une ou par l'autre des parties. Le Gouvernement n'a pas jugé à propos d'accepter ma proposition, et nous devrons tirer le meilleur parti de son projet de loi tel qu'il

est. J'espère sincèrement que nous pourrons le modeler de façon à remplir l'objet que le ministre a en vue. (Approbations.)

M. E. A. MACDONALD (Pictou) : Je suis heureux d'entendre dire au chef de l'opposition que le principe de ce projet de loi est louable. J'espère qu'il s'efforcera, comme nous nous efforcerons tous d'ailleurs, de travailler autant que possible au perfectionement de cette mesure, afin qu'elle produise les meilleurs résultats dans son application. Il faut admettre que le Parlement est incapable, au moyen des lois, d'apporter remède à toutes les difficultés qui existent entre le capital et le travail. Lorsque l'honorable député (M. Borden) propose comme solution à ces difficultés la nomination d'une commission, il sait pertinemment que toute loi basée sur le rapport d'une commission ne pourra jamais régler définitivement et à la satisfaction des parties les différends entre patrons et ouvriers. Une loi, quelle qu'elle puisse être, ne pourra jamais atteindre un but aussi important et aussi élevé. Au Canada, comme ailleurs, nous sommes forcés d'avancer par étapes dans la voie du progrès, jusqu'au jour où ces deux éléments jusqu'ici antagonistes de la société pourront conclure la meilleure convention possible. La question du capital et du travail nous a été léguée de vieille date ; les difficultés qui subsistent entre l'homme qui peine de ses mains et l'homme qui emploie ses richesses à créer des industries, est un héritage de l'ancien régime féodal entre les grands tenanciers et les travailleurs de la terre. Nous du 20e siècle devons étudier ce problème dans la mesure de notre jugement et le résoudre à la lumière des préjugés séculaires qui existaient entre les classes de la société. On a recommandé différentes panacées. En Russie, on invoque le nihilisme, et le nihilisme est un produit des différends ouvriers. Il en est de même de l'anarchie et du socialisme ; on les prescrit comme remèdes aux difficultés entre maître et serviteur, entre le capital et l'homme qui peine. En Angletere, la différence est très marquée entre les théories des socialistes et les principes des ouvriers qui appuient les unions de métiers. Ce conflit a été porté devant la Chambre des communes impériale, où les partisans respectifs de ces deux factions se combattent avec autant d'acharnement que les partisans d'autres idées politiques. En Angleterre, les socialistes ont M. Keir Hardie comme un de leurs principaux chefs, et les doctrines qu'ils professent pour la solution du problème ouvrier diffèrent en principe des théories de ceux qui composent le parti dit ouvrier. Les socialistes anglais proposent comme remède des doctrines révolutionnaires qui, dans notre pays, seraient considérées comme absurdes. Au Canada, la lutte est aussi engagée entre ceux qui ont embrassé la cause des unions ouvrières et les partisans des socialistes.

Nous avons eu au Canada notre commission du travail tout comme en Angleterre et nulle loi qui a résulté de ces deux commissions n'a encore pu résoudre le problème du travail. Une des pages les plus pathétiques et les plus instructives de l'histoire d'Angleterre est la lutte de l'ouvrier anglais au 19e siècle, dans sa transition de l'ouvrier de ferme à l'artisan. L'union de métiers d'aujourd'hui, qui a joué un rôle prépondérant depuis 40 ans, est née des primitives associations qui, dans les villages, faisaient des conventions ouvrières avec leurs patrons. Elle a engendré en Angleterre, un plan pour le règlement volontaire des conflits du travail et elle-même doit son origine à ces associations locales qui étaient naguère complètement et absolument hors la loi. Les associations locales pour tous les corps de métiers dans les villes industrielles d'Angleterrre font des conventions ouvrières de cette nature pour le règlement périodique des différends ouvriers. Au point de vue législatif vous remarquerez que, grâce à l'organisation des unions de métiers et à leur développement en Angleterre, on a trouvé, pour régler ces difficultés, des moyens qui ont été reconnus par le Parlement. L'honorable ministre du Travail a donné le nombre des grèves qui se sont produites au Canada et le nombre de celles qui ont été réglées par l'application de nos lois de travail, et le chef de l'opposition a gourmandé le ministre du Travail parce que la proportion des grèves réglées était relativement faible. Si l'honorable député (M. R. L. Borden) songe à la faible proportion des grèves qui ont été réglées en Angleterre par la vertu des lois de conciliation, il devra admettre après avoir établi une comparaison avec le Canada, que nos lois ne font pas trop méchante figure sous ce rapport.

Que se passe-t-il aujourd'hui en Angleterre ? On y a adopté en 1896 la loi que le Canada a sanctionnée en 1900, et malgré cela un étrange état de choses y existait jusqu'en 1906. La Chambre voudra bien me pardonner si je consigne aux débats du Parlement certains renseignements relatifs à la loi sur les différends ouvriers qui a été adoptée l'été dernier en Angleterre, et dont on a à peine parlé dans les nombreuses discussions qui ont eu lieu ici. L'honorable chef de l'opposition a fait allusion à une loi qui fut promulguée au Canada en 1872, aux termes de laquelle les unions ouvrières étaient exemptes de procédures criminelles en ce qui concernait les grèves. Je crois qu'il a manqué son but dans cette allusion. Je ne sache pas que le parti libéral ait toujours accepté comme parole d'évangile les écrits du "Globe", de Toronto, depuis 30 ans. Même aujourd'hui, ce journal publie des articles que des membres du parti libéral ne veulent pas admettre comme expression de leur credo politique, a bien plus forte raison ceux qui ont été écrits il y a trente ans. L'honorable chef de l'opposition a attribué beaucoup de mérite à son parti pour n'avoir

fait que transcrire dans les statuts canadiens, sans y apporter la moindre altération, une loi qui avait été adoptée plusieurs années auparavant en Angleterre. Mais il existait une anomalie en Angleterre depuis la promulgation de la loi concernant les unions de métiers, et cette anomalie était que quiconque jouissait de l'immunité des procédures criminelles au sujet d'une grève était exposé à des poursuites civiles, et des indemnités pouvaient être payées par des unions ouvrières ou des personnes qui se coalisaient pour provoquer une grève. Il s'éleva une controverse intéressante entre les principaux juristes d'Angleterre pour déterminer si cette responsabilité existait réellement.

Les honorables députés qui sont membres du barreau se rappellent cette controverse et les différentes décisions judiciaires qui furent rendues à ce sujet. Ainsi lord Herschell décida dans la cause bien connue d'Allen contre Flood qu'un acte permissible en vertu de la loi était tout aussi légal quand il était commis par un groupe de personnes syndiquées que par une seule ; mais dans la cause de Quinn contre Leatham, il fut maintenu qu'un acte permissible en vertu de la loi pouvait devenir illégal et punissable par recouvrement de dommages-intérêts, quand il était commis par deux ou plusieurs personnes liguées. Comme conséquence de cette différence d'opinions, le parlement anglais a adopté, l'année dernière, la loi des différends ouvriers, et a décrété que la loi du pays est l'interprétation donnée par lord Herschell dans la cause d'Allen contre Flood. En même temps, ce qui était connu sous le nom de cordon de surveillance de même que les moyens de persuasion employés pour enrôler dans une grève, ont été reconnus par la loi ; de plus la loi des intermédiaires a été modifiée de façon à ne pas rendre une union de métiers responsable des actes d'une personne qui pourrait se donner comme représentante de cette union dans les négociations ouvrières, à moins que l'union l'ait autorisée absolument et expressément pour la mission qu'elle a remplie. C'est ce qui existe aujourd'hui en Angleterre. Il existe aussi dans toute l'étendue de ce pays ces conseils de conciliation dont j'ai déjà parlé. Ils ne sont pas autorisés par des lois spéciales ; ce sont des conseils formés volontairement dans les villes entre patrons et ouvriers, et le résultat se traduit par le règlement d'une infinité de différends. Les parties se réunissent, une enquête a lieu, les deux côtés étudient sérieusement la question en litige et on évite la grève. C'est le germe qui a donné naissance à l'idée fondamentale du projet de loi de l'honorable ministre du Travail. L'honorable chef de l'opposition a parlé de la législation ouvrière de la Nouvelle-Zélande, et je dois dire que je n'ai pas bien compris la position qu'il a prise. J'ai cru saisir qu'il ne s'engageait pas en faveur de l'arbitrage obligatoire au Canada, mais il a



fait valoir des arguments très forts, au cours de ses remarques, à l'appui de cette doctrine.

Sans doute l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), en traitant cette question l'autre jour, avec l'habileté et l'éloquence que l'on sait, a parfaitement mis en évidence le droit de la tierce partie, du public, et des capitalistes particulièrement intéressés au règlement de cette question. Et il a tellement insisté sur ce point qu'en y mettant la meilleure volonté du monde, la seule conclusion que je puisse tirer de ses remarques c'est que, dans son opinion, cette mesure devrait être rédigée de manière à protéger plus particulièrement cette tierce partie, tout en reconnaissant les droits légitimes du patron et de l'employé. La question de savoir s'il est à propos d'établir au Canada un régime d'arbitrage obligatoire, comme il en existe un dans la Nouvelle-Galles du Sud et dans la Nouvelle-Zélande, ne s'impose pas pour le moment ; car il est facile de voir que les honorables députés de la gauche ne sont pas favorables à cette idée. Inutile donc de plaider pour ou contre l'établissement de ce régime, si ce n'est pour constater que tous les économistes reconnaissent que ce régime dont l'existence dans la Nouvelle-Zélande est de date assez récente, n'a jamais encore subi l'épreuve d'une crise financière, et que les conditions locales de ce pays sont particulièrement favorables au maintien d'un tel régime. Tous, au reste, reconnaissent qu'on ne saurait, de l'expérience qui a été faite dans la Nouvelle-Zélande, conclure qu'un régime semblable réussirait au Canada. J'espère qu'on me pardonnera de faire allusion aux lois passées dans les provinces sur ce sujet, elles sont instructives—mais dans la Nouvelle-Ecosse, où l'industrie minière est très développée, et où nous prétendons être à la tête en beaucoup de choses, il fut adopté, en 1888,—fait remarquable—avant même qu'aucune loi de cette nature eut été dictée au Canada, un acte de conciliation, pour le règlement des différends entre mineurs et capitalistes de cette province ; et cet acte qui a été incorporé dans l'acte d'arbitrage des mineurs de 1890, reproduit à beaucoup d'égards, l'acte d'arbitrage obligatoire de la Nouvelle-Zélande. Il ne s'est présenté qu'un seul cas dans lequel on ait demandé l'application de cet acte ; bien qu'il soit survenu nombre de grèves dans la Nouvelle-Ecosse, on n'y relève qu'un seul cas d'arbitrage. Cet acte a été suivi, en 1903, d'un acte modifié de conciliation, assez semblable à l'acte de conciliation qui forme partie des statuts fédéraux.

M. R. L. BORDEN : A quelle date le premier acte a-t-il été adopté?

M. E. M. MACDONALD : En 1888 ; mais la loi réellement efficace date de 1890.

M. R. L. BORDEN : Je pense que l'acte de 1888 était défectueux à certains égards.

M. E. M. MACDONALD : Oui.

M. R. L. BORDEN : Je me rappelle avoir été consulté par une société ouvrière dans une certaine circonstance ; on aurait voulu que l'acte fut appliqué, et je constatai qu'il était défectueux à un certain égard, et nous ne pûmes rien faire.

M. E. M. MACDONALD : La procédure établie par l'acte de 1888 était défectueuse sous un certain rapport ; on corrigea ce défaut dans l'acte de 1890, et c'est alors que pratiquement on adopta une loi d'arbitrage obligatoire. Il y a aussi ce qu'on appelle le "Trades' Dispute Act" de 1894, adopté par la législature de l'Ontario, et calqué sur l'acte de la Nouvelle-Galles du Sud de 1892. Mais cet acte n'établit pas un régime d'arbitrage obligatoire, et les corps-établis aux termes de cette loi n'ont juridiction qu'en tant que les parties y consentent. Cet acte a été amendé en 1897, et de nouveau en 1902, et aujourd'ui prescrit à la fois la conciliation et l'arbitrage, l'arbitrage ne pouvant avoir lieu que du consentement des parties, n'étant aucunement obligatoire. Dans la Colombie-Anglaise l'acte dit "Labour Conciliation and Arbitration Act" fut adopté en 1894. Encore ici l'arbitrage ne se fait que du consentement des parties, soit à la demande des deux, ou à la demande de l'une d'elles approuvée par l'autre. Cette mesure est calquée sur l'acte de la Nouvelle-Galles du Sud. Dans la province de Québec, il a été voté une loi en 1901, qu'on a amendée en 1903, et qui est très semblable à la loi de l'Ontario ; mais la loi en même temps qu'elle confère les mêmes pouvoirs que la loi d'Ontario, autorise le greffier à intervenir en vue d'effectuer la réconciliation des parties chaque fois qu'il le juge opportun dans l'intérêt public. A l'exception de la loi radicale adoptée par la Nouvelle-Ecosse établissant un régime d'arbitrage obligatoire, tous les actes inscrits dans les recueils de lois provinciaux s'en tiennent à établir un régime de conciliation et cherchent à déterminer le règlement des conflits du consentement des parties, et au moyen d'une enquête qui se fait du consentement de ces parties ; la différence entre ce bill et celui que nous délibérons se réduit pratiquement à ceci qu'aux termes du présent projet de loi l'enquête est plus complète et les hostilités doivent être suspendues jusqu'à ce qu'on en soit arrivé à une décision. Il est intéressant de noter, à ce sujet, que dans la constitution de la fédération Australienne établie il y a quelques années seulement, et qui est modelée sur l'acte de l'Amérique britannique du Nord, le parlement central est nettement autorisé à voter des lois décrétant la conciliation et l'arbitrage, en vue d'empêcher et de régler les conflits industriels dépassant les limites d'un seul état. Le parlement central se trouve donc ainsi à avoir juridiction dans le cas de conflits dépassant les limites d'un seul état de la confédération, quelle que soit la nature de ces conflits industriels. On n'y a pas en vue, comme dans la mesure actuelle, de restreindre l'application de la loi à ce qu'on appelle les services d'utilité publique ; mais on vise également les conflits éclatant entre patrons et ouvriers dans quelque industrie que ce soit. Aux Etats-Unis il existe une loi fédérale à ce sujet, depuis 1898 ; aux termes de cette loi les autorités ont juridiction sur tous les chemins de fer, faisant un commerce entre états et leurs employés faisant le service des trains.

Le commissaire du Travail et le président de la commission du Commerce entre états peuvent, à la demande de l'une des parties, s'interposer en vue d'effectuer le règlement du conflit à l'amiable, et même pour exercer l'arbitrage si les deux parties y consentent.

Tel est le tableau en raccourci des lois adoptées dans les divers pays de colonisation, et ma prétention, monsieur l'Orateur, fondée sur l'examen des faits et sur des renseignements obtenus de source autorisée, c'est que nous ne saurions mieux faire que de légiférer dans le sens proposé par le ministre du Travail dans le présent bill.

M. SPROULE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question : s'il est reconnu que, dans la Nouvelle-Zélande, on a établi un régime d'arbitrage volontaire, et qu'on n'en a été que médiocrement satisfait, et si d'autre part il est reconnu qu'après avoir établi un régime d'arbitrage et de conciliation obligatoire, ce régime a donné d'excellents résultats, ne faut-il pas en conclure que l'arbitrage obligatoire est une excellente chose ?

M. E. M. MACDONALD : Je ne vois pas trop quel but l'honorable député (M. Sproule) poursuit, si ce n'est de prouver que parce qu'une loi donne de bons résultats dans les conditions où se trouve la Nouvelle-Zélande, elle en donnera nécessairement d'aussi bons dans les conditions où nous sommes au Canada. Mais les conditions où nous sommes sont entièrement différentes des leurs. Notre pays couvre la moitié d'un continent, et présente les conditions industrielles les plus diverses. En outre, nous avons le long de notre frontière méridionale un pays qui nous fait concurrence. Je ne vois donc pas quel enseignement vous pouvez tirer de ce qui se passe dans la Nouvelle-Zélande.

M. SPROULE : Mais si la loi a été mise à l'essai là-bas, dans les mines, les usines et autres établissements industriels, et a donné de bons résultats, sûrement on peut conclure que cette même loi appliquée dans une autre partie du monde donnera également satisfaction.

M. E. M. MACDONALD : Si l'honorable député (M. Sproule) veut se déclarer favorable à l'adoption d'une mesure d'arbitrage obligatoire, je me donnerai la peine de discuter la question avec lui. Mais si j'en

juge par les paroles qui sont tombées des lèvres de son chef (M. R. L. Borden) ce soir, ces honorables députés de la gauche ne sont pas favorables à l'établissement d'un tel régime.

M. SPROULE : Je ne fait qu'exprimer mon propre sentiment et non pas celui d'un autre. Je déclare franchement que, d'après ma connaissance imparfaite de la loi de la Nouvelle-Zélande, je la crois la meilleure que l'on puisse adopter pour le règlement de ces conflits.

M. E. M. MACDONALD: Alors, si j'ai bien compris l'honorable député (M. Sproule), il est d'avis qu'il vaudrait mieux pour le Canada, non pas établir un régime de conciliation pour le règlement des conflits entre patrons et employés, mais décréter le règlement et l'arbitrage obligatoires de ces conflits, sans recourir, au préalable, à des tentatives de conciliation. Si c'est là son avis, je ne pense pas qu'il trouve beaucoup d'autorités pour lui donner raison, et je ne crois pas même que les résultats obtenus dans la Nouvelle-Zélande viennent grandement à l'appui de sa théorie. Je ne voudrais pas être injuste à l'égard de l'honorable député, mais si je saisis bien la portée des renseignements que j'ai recueillis à ce sujet, la période qui s'est écoulée entre l'adoption de la loi de conciliation et l'adoption de la loi d'arbitrage obligatoire a été tellement courte que nous ne saurions nous former une opinion bien claire sur le fonctionnement de la première de ces lois. Au reste, je ne vois pas que nous puissions tirer de l'expérience de la Nouvelle-Zélande aucun enseignement applicable au Canada, pays beaucoup plus vaste, présentant une diversité de conditions industrielles et autres éléments qui suffisent pour nous mettre dans une position tout autre que celle de la Nouvelle-Zélande.

Je ferai observer que les opinions de ceux qui ont étudié cette question et dont le jugement doit avoir quelque poids, considérant leur expérience et les positions qu'ils occupent respectivement dans les pays où ils sont établis, nous amènent forcément à cette conclusion que le ministre prend le meilleur moyen possible pour déterminer autant qu'il dépend de lui le règlement de la difficulté avant que la grève éclate, et de manière à ce que le différend ait été considéré sous toutes les faces avant que la guerre soit déclarée ouvertement entre les parties. J'ai à la main un volume sur la conciliation industrielle, où se trouve reproduit le rapport du congrès national de conciliation industrielle tenu à New-York, en décembre 1901, auquel assistaient les chefs ouvriers et les capitalistes les plus en vue des Etats-Unis, et au cours duquel toutes les questions que nous nous efforçons de régler par le présent bill furent mises à l'étude. Etaient présents M. Grover Cleveland, M. Cornelius Bliss, le sénateur Hanna, M. Oscar S. Strauss, et autres personnages distingués représentant à la fois le public et les patrons. Parmi les représentants des salariés, on comptait M. Samuel Gompers, président de la fédération américaine du travail ; M. John Mitchell, président de la fédération américaine des mineurs ; M. Frank P. Sargent, grand maître de la fraternité des chauffeurs de locomotives ; et M. Edward E. Clarke, grand chef conducteur de l'ordre des chefs de trains de l'Amérique. Ces messieurs discutèrent cette question, et indiquèrent les grandes lignes à suivre pour son règlement à l'avenir. Ils condamnèrent le recours à la grève. Voici comment s'exprima M. Clarke, qui est bien connu au Canada :

> La pratique du patron et de l'employé de se rencontrer sur un pied d'égalité et dans un esprit amical et conciliant, pour la discussion intelligente et sincère de ces questions fournit donc le mode le plus rationnel, raisonnable et humain de régler cette question. . .
>
> On a beaucoup parlé et beaucoup écrit sur le sujet des droits des législatures et des cours de justice à cet égard. Dans mon opinion, si les législatures ou les tribunaux s'efforçaient d'imposer un régime d'arbitrage obligatoire, il en résulterait plus de mal que de bien et l'on aboutirait fatalement à un échec. Il existe dans notre pays une influence plus puissante que celle du législateur, un tribunal plus élevé que ceux établis par les lois. Cette influence, ce tribunal, c'est l'opinion publique. Lorsque l'opinion publique demande l'adoption ou la mise en vigueur d'une loi, cette loi sera adoptée, sera mise en vigueur. Lorsque d'une manière générale l'opinion publique ne veut pas d'une loi inscrite dans les recueils officiels, cette loi soyez-en sûr, deviendra lettre-morte et toute tentative de la mettre en vigueur aura pour effet de déterminer son abrogation.
>
> Je crois que les convictions des personnes les plus directement intéressées dans les conflits industriels sont influencées dans une très grande mesure par les opinions et les sentiments du grand public. J'ai pleine confiance dans la justesse des opinions et l'esprit de justice de la grande majorité de la population. Je crois que le jugement de la grande majorité ne saurait guère errer, à moins qu'on n'ait pas suffisamment renseigné le public.

Le ministre du Travail (M. Lemieux) voudrait, au moyen de ce projet de loi, inaugurer un système en vertu duquel il sera possible d'obtenir les renseignements les plus complets, en vertu duquel le public pourra se renseigner parfaitement ; et comme M. Clarke le déclare si bien et si clairement dans son discours, nous croyons que le jugement de la grande majorité des habitants de notre pays, sera invariablement dans le vrai si le public a été suffisamment renseigné. M. J. Mitchell s'exprime en ces termes :

> Bref, à mon avis, la question du maintien de bons rapports entre le travail et le capital, ou plus exactement entre ouvriers et capitalistes, n'est pas du tout compliquée; inutile d'y introduire la discussion de théories en l'air, ou de chercher à convertir le public à un système quelconque. Suivant moi,—et j'ai pris part à autant de conflits industriels qu'au-

cun homme de mon âge,—il suffit, pour trouver la solution, que les patrons, d'une part, et les représentants des ouvriers, de l'autre, recourent à la raison et au simple bon sens. Si les patrons et les représentants des unions ouvrières voulaient bien se rencontrer; si une fois réunis ils consentaient à s'en rapporter aux témoignages des faits; s'ils voulaient être absolument francs les uns vis à vis des autres, j'ose dire qu'on ne verrait plus jamais de grèves ni lockouts. De toute ma vie, je n'ai vu une grève qui n'aurait pu être évitée si patrons et représentants des ouvriers avaient conféré ensemble avant que la grève éclatât, pourvu, naturellement, que les délégués à la conférence, eussent tous de bonnes intentions et des motifs élevés.

J'ai encore une citation à faire ; c'est la proposition qui fut faite comme résultat des délibérations de ce congrès :

Nous croyons que ce congrès ne remplirait pas toute sa mission s'il n'insistait pas énergiquement sur cette vérité que le temps convenable pour l'arbitrage, ce n'est pas une fois que la grève ou le lockout est un fait accompli, mais avant que le conflit ait été déclaré. Nous nous rendons parfaitement compte que tous les projets d'arbitrage et de conciliation n'aboutiront à rien, à moins que nous ne soyons tous animés d'un esprit d'équité et de justice, et que nous ne soyons disposés à reconnaître à tout citoyen ses droits.

Le jugement de ce congrès nettement exprimé dans les termes que j'ai dits, dans les discours et les conclusions du rapport, et de diverses autres manières qu'il me serait facile de porter à votre connaissance, c'est que le meilleur mode de règlement de ces difficultés c'est la conciliation et l'enquête, l'opinion publique devant porter le jugement final. L'opinion publique, dans notre pays, est libre de toutes les complications, où elle se perd dans les pays plus anciennement établis : conflits entre classes dirigeantes et classes populaires, conflits entre droits anciens et droits nouveaux. L'opinion publique au Canada reconnaît que tout homme, comme le dit l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), a droit à un traitement équitable, qu'il soit capitaliste ou qu'il soit ouvrier. Les termes de classes dirigeantes et de classes populaires, de classes inférieures, moyennes, ou supérieures, n'ont plus de sens au Canada. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a déclaré l'autre jour avec un juste sentiment d'orgueil, qu'il avait toujours été un travailleur. Au Canada celui qui n'est pas travailleur, qui n'a jamais été travailleur, n'a jamais, si je ne me trompe, atteint une position ou remporté un succès valant la peine dans notre pays. Il n'y a pas de limites posées à l'ambition d'un citoyen quelconque du Canada. Aujourd'hui, il est terrassier sur les chemins de fer, le jour suivant il peut être propriétaire de ce chemin de fer ; aujourd'hui il est serre-frein à l'emploi de la compagnie de chemin de fer, et le lendemain administrateur de la compagnie. Et je pourrais dire la même chose de toutes les autres carrières industrielles, et vous montrer que les conditions de notre pays sont bien différentes de celles de l'Europe. Nous ne sommes pas répartis par compartiments d'après l'origine ou la position sociale ; et c'est là une circonstance dont nous avons bien raison de nous féliciter. Dans ma province d'origine, je pourrais citer de nombreux exemples d'hommes qui ont commencé à travailler au pic dans les mines de charbon et qui sont aujourd'hui administrateurs des charbonnages, chargés de diriger l'exploitation de quelques-unes des houillères les plus importantes de notre province. Sous l'admirable régime démocratique que nous sommes en train d'installer au Canada, non seulement tout citoyen pourra-t-il réclamer un traitement équitable, mais l'opinion publique verra à ce qu'on lui accorde ce traitement, à ce qu'on ne lui cause pas d'injustices, à ce qu'on ne le mette pas au ban de la société, quelle que soit son origine, quelle que soit l'éducation qu'il a reçue. Tout ce qu'on voudra savoir sur son compte, c'est qu'il est bon citoyen, disposé à travailler avec courage et énergie à l'établissement du Dominion.

Le bill de l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) se recommande aux sentiments et aux aspirations du peuple canadien, et je prétends que sa conception du mode de règlement de cette question, est conforme aux vues de la généralité des Canadiens. Je suis heureux de constater que l'honorable chef de la gauche, en dépit de ses observations faites sans malice et de ses critiques à l'adresse de l'honorable ministre, se rend compte de l'importance de cette mesure, et au fond de son cœur la considère comme une tentative satisfaisante de solution partielle de ce grand problème.

La question à laquelle a trait le présent bill est le grand problème du vingtième siècle, l'héritage des anciens jours, qui se présente à nous sous une nouvelle forme, problème digne des réflexions les plus profondes de tous les économistes, de tous les financiers de notre pays. Il nous arrive parfois d'oublier, au Canada, que nous sommes encore à la période de formation au point de vue des conditions sociales, que nous n'en sommes qu'à jeter les fondements de la grandeur future qui sera inévitablement notre partage. Le travail d'assimilation des diverses races qui composent la nationalité canadienne pour n'en former qu'un seul corps fournit à la magnifique démocratie qui aura la haute main sur les futures destinées de notre pays, l'occasion de déterminer les conditions propres à assurer à tout citoyen de cette terre large et libre, un traitement équitable, justice égale dans son emploi, dans sa fonction suivant le cas ; au travailleur le respect de ses concitoyens, une journée de longueur raisonnable, justice parfaite : au capitaliste la sécurité, la coopération de travailleurs intelligents, et des dividendes assurés. Cette mesure, à mon point de vue, a été sincèrement conçue en vue

d'assurer l'avancement non seulement de notre classe ouvrière, mais de nos capitalistes ; et j'ai confiance qu'après avoir dûment examiné en comité les détails de la mesure, nous serons à même d'en tirer un acte qui aidera beaucoup à nous faire atteindre le but vers lequel nous tendons : la solution au moins partielle de ce problème des relations du capital et du travail.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je désire revenir sur ma déclaration concernant l'arbitrage obligatoire. L'honorable député préopinant s'est trompé sur le sens de mes paroles s'il a cru que je réclamais l'arbitrage obligatoire sans établissement préalable d'un bureau de conciliation. Telle n'est pas la loi en Australie, où les deux mesures fonctionnent simultanément. Le bureau de conciliation est d'abord appelé à intervenir, et si son intervention ne donne aucun résultat, on a recours à l'arbitrage obligatoire Je m'en vais lire ce que dit le juge Williams membre du tribunal d'arbitrage, à ce sujet :

Lorsque nous constatons que l'acte a reçu son application dans un grand nombre de cas, et que, depuis sa mise en vigueur, les grèves et lockouts ont pratiquement cessé de se produire, il est difficile d'affirmer que la perspective est autre que souriante. Si ceux qui portent la chaussure ne se plaignent pas, c'est que la chaussure leur convient. En effet, aucun des partis politiques ne propose l'abrogation de l'acte; au contraire l'un et l'autre partis, lors de la dernière session du Parlement, s'est appliqué de son mieux à l'améliorer.

Il ajoute :

Un des bons effets de l'acte, c'est d'empêcher les rapports de s'envenimer. Dès qu'il se produit un différend, on demande au bureau de conciliation de s'interposer, et au lieu de continuer à se quereller, ce qui aurait l'effet de rendre le règlement de jour en jour plus difficile, les deux parties soumettent leurs causes à un arbitre.

Cet écrivain dit encore,—j'emprunte la citation à Henry Desmarest Lloyd :

Il est clair que la grande majorité des habitants de la Nouvelle-Zélande ne se formalisent aucunement du mot " obligatoire ", que les adversaires de la mesure nous cornent constamment aux oreilles. On trouve que la contrainte est un outil très commode entre les mains d'une démocratie, lorsqu'il devient nécessaire de protéger les droits de la majorité contre la minorité.

Aillleurs, il dit encore au sujet de l'acte :

Comme on pouvait s'y attendre de la part d'une population démocratique, elle établit l'arbitrage par le procédé ordinaire des démocraties: l'adoption d'une loi. La loi est le moyen que prend une démocratie pour permettre à la majorité de se maintenir prospère en dépit des attaques d'une minorité anti-sociale.

Et plus loin encore :

Dans la Nouvelle-Zélande il est établi que la cour d'arbitrage peut rendre des décisions que les deux parties préfèrent accepter plutôt que de se retirer, ce qu'elles ont toujours le droit de faire... Voici dans quelle position nous sommes en Nouvelle-Zélande: l'industrie est une entreprise en partie double. Nous disons aux capitalistes: vous-mêmes, et l'ouvrier, et le consommateur, et le public, êtes tous intéressés dans cette affaire. Nous, l'Etat, nous sommes le seul corps qui soit en mesure de protéger et de faire vivre en paix tous les intérêts, lorsque, bien entendu, vous n'obtenez pas ce résultat spontanément.

Naturellement quelques-uns des capitalistes au début, comme il arrive toujours, décidèrent qu'ils allaient quitter le pays; mais nous leur répondîmes : ce sont là les conditions dans lesquelles vous pouvez conduire vos opérations dans la Nouvelle-Zélande. Si vous ne pouvez les accepter, allez-vous-en. Mails ils sont restés.

Plus loin, il parle de cette mesure comme étant applicable aux conflits entre marins, aux conflits miniers, aux conflits dans les usines, aux conflits de salariés ; et si cette mesure est applicable dans la Nouvelle-Zélande, à tous ces conflits, à toutes ces classes, pourquoi en serait-il autrement au Canada ? Parce que, dit-il :

L'arbitrage sans la contrainte est une moquerie, c'est la conclusion que M. Reeves, en présentant son bill au Parlement, tire des études qu'il a faites concernant les expériences conduites en d'autres pays. L'arbitrage facultatif, dit-il, aboutit invariablement à un échec. Un exemple très remarquable à cet égard, c'est l'état de choses existant au Danemark au moment où ces lignes sont écrites.

Et il ajoute à cet égard :

Le seul pays du monde où durant quatre ans il ne se soit produit ni grève ni lockout c'est la Nouvelle-Zélande.

Et le seul pays du monde où l'arbitrage obligatoire a été établi en même temps qu'un bureau de conciliation c'est la Nouvelle-Zélande. Cette expérience de quatre années dans la Nouvelle-Zélande relativement à diverses industries me paraît être un fort argument en faveur de son application dans d'autres pays.

M. A. M. BEAUPARLANT (Saint-Hyacinthe) (Texte) : Monsieur l'Orateur, la question qui nous est maintenant soumise est une de celles sur lesquelles je crois particulièrement de mon devoir de faire certaines observations. Cette question que le bill actuellement à l'examen tend à résoudre, et qu'il résout dans une certaine mesure, a une grande importance et est toute d'actualité. Elle l'est depuis longtemps en Europe et aux Etats-Unis, et elle le devient de jour en jour au Canada, à mesure que l'industrie s'y établit et s'y développe et que les groupements de travailleurs s'effectuent.

Il n'est peut-être pas une autorité, de quelque nature et de quelqu'ordre qu'elle soit, dont l'intention n'ait été attirée, dont l'action n'ait été déterminée par l'importance de cette question, à raison des principes d'humanité, d'ordre et de justice qu'elle recèle.

Je suis trop intimement lié avec les classes industrielles et ouvrières, pour ne pas

donner à une législation qui les concerne une attention particulière.

J'ai lu avec intérêt le bill savamment préparé et éloquemment exposé par le ministre du Travail et des Postes ; j'y ai trouvé un effort généreux et une tentative heureuse d'être utile à ces sympathiques classes du travail, dans les différentes sphères où elles évoluent.

La procédure dont on propose l'adoption a une analogie saisissante avec celle suivie devant les tribunaux déjà en existence et dont le maintien à peu près intact, sous l'épreuve d'une expérience prolongée, atteste la sagesse.

Jusqu'ici la législation tentée relativement au travail n'a été que facultative. Il n'y avait ni autorité ni pouvoir auxquels les intéressés pussent efficacement s'adresser. Il n'y a encore, à l'heure qu'il est, qu'une seule issue à la solution des conflits, c'est celle des grèves si onéreuses pour tous les intéressés et pour le pays.

Les conflits commerciaux et les conflits civils ont leurs tribunaux ; il est naturel que les conflits sociaux aient aussi les leurs, comme il serait désirable que les conflits internationaux eussent aussi les leurs.

Personne n'ignore que toute loi a pour effet d'absorber une certaine portion de liberté. Aussi, pour ma part, je n'accueille toujours qu'avec une certaine hésitation une législation nouvelle.

Mais on sait également que, sans loi et sans tribunaux, la solution des conflits serait abandonnée à l'arbitraire de la force.

Si le fort, qui aurait toujours raison sans loi, voit certaines de ses prétentions paralysées par la législation, cette même législation assure au faible, la part de liberté et de justice qui lui est due, et c'est ainsi qu'elle met tous les hommes sur un pied d'égalité.

Et c'est à ce titre de dispensateur de la part légitime de liberté et de justice de chacun, que la législation est non seulement acceptable mais désirable.

Sans doute, la bonne volonté et la confiance réciproque, les dispositions équitables des intéressés, les uns envers les autres, valent encore mieux que la législation, mais enfin, ce n'est pas pour les conditions d'entente, mais dans les circonstances de conflits que la législation devient utile, et je déclare ici, monsieur l'Orateur, tout en représentant une circonscription comprenant une ville d'environ dix milles âmes vivant principalement de l'industrie et du travail, dans le sens le plus usité du mot, que, dans la région dont je connais plus particulièrement les conditions, cette législation n'a guère été nécessaire dans le passé, et ne l'est en aucune façon aujourd'hui à raison de l'excellent état de choses, au point de vue de l'entente, qui existe actuellement.

Patrons et ouvriers y vivent dans les meilleurs termes, et dans la plus enviable harmonie. Des salaires s'augmentent sans que les ouvriers ne le sollicitent, uniquement sur constatation de la somme de compétence et de bonne volonté apportée au travail par chacun. Les patrons ont été généralement élus haut la main aux plus hautes fonctions publiques par la population ouvrière. Ce n'est cependant pas au point de vue particulier, mais bien au point de vue général, qu'il faut se placer, pour apprécier un projet de loi, et sous ce dernier rapport, je crois en somme désirable le projet soumis.

Le bill ne concerne que quelques industries ; c'est un commencement, c'est une expérience, c'est une marche graduelle que je crois sage.

C'est là la disposition de la clause 2, et c'est aussi la portée du titre du bill.

Je vois, cependant, que par la clause 67, on entend accélérer les choses, en demandant au Parlement d'abandonner au Gouverneur en conseil la faculté de joindre de nouvelles industries à celles déjà affectées par le bill.

Je vois là l'application du principe de la substitution du pouvoir exécutif au pouvoir législatif. Ayant confiance dans le Gouvernement actuel, je n'aurais pas trop d'objection à concéder cette disposition dans les circonstances, bien que ce soit là l'application d'un principe bien délicat.

Je suis disposé à faire du ministre du Travail mon mandataire sur cette question. Je ne puis cependant oublier qu'il est toujours désirable que le représentant de la région de l'industrie intéressée, qui en connaît particulièrement les conditions, ait la faculté de se prononcer sur l'opportunité de chaque cas particulier. Cependant, comme les conflits prévus par la législation proposée, se produisent généralement dans des conditions urgentes, et que le Parlement ne siège pas en permanence, il y a peut-être lieu d'adhérer à la disposition.

Je remarque encore que le bill ne rend obligatoires que l'enquête et certaines conditions qui s'y rapportent, mais sans donner le même caractère aux décisions de la commission, ou tribunal qu'il crée.

C'est là encore une expérience, une marche graduelle que je crois prudente.

Je remarque enfin que le bill a trait à trois points en particulier, au reste, les plus importants et les plus pratiques, savoir : 1. celui du chiffre des salaires, 2. celui de la réglementation des heures de travail, 3. celui de l'interdiction ou de la réglementation du travail des enfants et autres personnes dans des conditions analogues.

Je rappelle ici que les décisions du tribunal projeté ne sont pas compulsoires.

Il est, en effet, difficile pour l'Etat de fixer en maître le chiffre des salaires à être payés, ce qui est si relatif quand ce n'est pas l'Etat qui fournit les fonds, quand ce n'est pas l'Etat qui a la responsabilité des opérations.

D'un autre côté, le chef de famille qui a trois ou cinq enfants, à loger, nourrir et vêtir, et qui ressent le légitime désir de procurer à ses enfants l'instruction à la portée de l'enfant du riche, n'a pas assez de une piastre et quart, une piastre et demie ou même deux piastres par jour, pour faire face à ces obligations et réaliser ces légitimes désirs dans les conditions de société où nous vivons.

La grande difficulté est de trouver un système propre à tout concilier. A cet égard l'Etat pourrait peut-être prendre plus directement en mains la cause primordiale de l'instruction publique, de manière à en rendre les avantages plus accessibles à l'enfant du pauvre comme à celui du riche.

Les pourparlers financiers actuellement en cours, entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux à qui la constitution assigne le soin de l'instruction publique, comportent peut-être, dans une large mesure, la solution de bien importantes questions.

Le second point, celui de la réglementation des heures de travail, a aussi son importance. J'admets tout de suite que, mathématiquement parlant, 100,000 ouvriers travaillant dix heures par jour produiront plus que le même nombre d'hommes ne travaillant que huit heures. D'un autre côté, des statistiques soigneusement recueillies établissent que c'est pendant les dernières heures d'une période donnée, d'une journée déterminée de travail, que le plus grand nombre d'accidents surviennent et, comme conséquence, que ce sont aux premières heures de la même période de travail que la plus grande somme de production proportionnelle s'accomplit. Une autre considération, c'est que, dans les différents milieux de l'activité humaine, les conditions de travail se sont considérablement améliorées par suite des progrès récents de la mécanique et de l'électricité, grâce en grande partie à l'ingéniosité des ouvriers.

Il est peut-être un moyen pour le législateur d'ajuster les différents intérêts, de manière à rendre à l'ouvrier une partie des avantages qu'il a assurés à la société.

Enfin, l'interdiction ou la réglementation du travail des enfants dans les manufactures relèvent d'une théorie humanitaire, et constituent une question de prévoyance nationale, si je puis m'exprimer ainsi, qui a été consacrée par la législation de certains pays et de certains états de l'Union Américaine, notamment le Massachusetts et le Rhode Island, cette théorie comportant en outre la substitution de l'instruction à un travail précoce et disproportionné avec l'âge de l'enfant, est propre à faire une nation forte au double point de vue intellectuel et physique ; aussi recueille-t-elle des adhésions puissantes.

Pas plus tard que le 23 janvier dernier, le sénateur américain Beveridge disait sur le parquet du sénat de Washington, entre autres choses :

Le recensement indique que près de deux millions d'enfants salariés, âgés de moins de quinze ans sont aujourd'hui employés. Sur ce nombre, 700,000 sont engagés dans d'autres travaux que l'agriculture. Le travail des enfants dans les fermes est une bonne chose; le présent bill n'a pas pour objet d'y mettre fin. Il vise simplement à faire disparaître le régime d'esclavage auquel on soumet les enfants dans les usines, les mines, et les boutiques de confection à vil prix (sweat shops).

Le sénateur américain invoquait à l'appui du bill qu'il présentait à ce sujet, la différence d'entraînement qui s'était manifestée sous ce rapport dans une guerre récente entre les parties belligérantes, ce qui aurait rendu tardif et beaucoup plus onéreux le résultat obtenu.

Ramenant la comparaison à son propre pays, il faisait ressortir le contraste qu'il avait constaté entre l'état de choses existant dans le sud et l'état de choses existant dans le nord des Etats-Unis. Et sur ce point il disait :

Un mot à nos frères du Sud, et c'est un mot qui les condamne. Tandis que nos travailleurs blancs du Sud, qui forment l'immense majorité de la population blanche de cette partie du pays, envoient de plus en plus leurs enfants à l'usine et ruinent l'avenir de leur race, les noirs du Sud envoient de plus en plus leurs enfants à l'école et assurent ainsi l'amélioration future de la race noire. De propos délibéré nous travaillons à affaiblir la race blanche dans le Sud, tout en y fortifiant petit à petit la race noire.

Je me réjouis de voir les petits nègres fréquenter l'école, mais il est navrant de savoir que les petits blancs vont leur devenir inférieurs physiquement, constitutionnellement, et dans un avenir éloigné, intellectuellement. Et dans quel but? Dans le but de grossir davantage les fortunes déjà trop considérables des capitalistes du nord, propriétaires de ces filatures du sud.

La nation s'effraie de l'injuste puissance acquise à ces fortunes, fruit de l'injustice; et pourtant nous ne cessons de grossir ces fortunes du sang et de la vie de nos enfants.

Enfin, faisant légèrement allusion aux moyens pratiques de suppléer à cette apparente nécessité du travail des enfants, il émettait la prétention que le chiffre du salaire augmenterait à raison de la réduction du nombre de bras appliqués au travail. Et il disait à ce sujet :

Et je dirai ceci aux ouvriers de mon pays: la concurrence des enfants est en train d'abaisser vos propres salaires au niveau de ceux des enfants même. Il n'est pas de chef ouvrier dans le pays qui ne le sache. S'il l'ignore, il est indigne de la position qu'il occupe.

C'est une loi économique que les salaires tendent sans cesse vers le niveau le plus bas, et non pas vers le niveau le plus élevé. Tant que dans les usines, les mines, les ateliers de confection à vil prix, on pourra employer les enfants neuf à douze heures par jour

moyennant un salaire de 30 cents à 70 cents, il est évident que la main-d'œuvre plus coûteuse, ne trouvera pas de patron pour l'employer; et l'enfant peut être employé tout aussi bien que l'adulte à surveiller le fonctionnement des machines dans les filatures. Non seulement les ouvriers devraient-ils insister pour que leurs enfants aient la chance de grandir et de devenir des ouvriers de bonne santé, de bonne constitution, mais les ouvriers et les ouvrières devraient insister pour que leurs salaires ne soient pas réduits à cause de la concurrence de ces jeunes enfants qui devraient être à l'école ou au foyer, ou employés au grand air dans des conditions hygiéniques.

Désirant, en outre, généraliser l'application du système suggéré dans tous les Etats-Unis, il prétendait que cette question devait être traitée par une législation fédérale, afin d'éviter le manque de concordance dans le travail des législatures ou leur négligence à traiter la question. Ce n'est pas là, au reste, un point que je crois opportun de discuter ici.

Ces remarques, fort judicieuses à mes yeux, de l'homme d'Etat américain, ne font pas raison, j'en conviens, des conditions de fortune de toutes les familles dont quelques-unes ne dépendent, pour leur subsistance, que du travail des enfants, mais elles font raison d'un grand nombre de cas en tendant à conserver ou à créer un niveau de salaires plus convenable, tout en sauvegardant les intérêts des patrons à la disposition de qui elles laissent ou mettent un travail plus efficace.

Ces suggestions de l'homme d'Etat américain, si l'on y joint les idées que font naître les statistiques des accidents de travail et du temps proportionnel le plus propice à la production, si l'on y joint encore les sacrifices qui pourraient être demandés aux détenteurs des grandes fortunes, proportionnellement à leur revenu, après qu'il a atteint un certain chiffre, ces suggestions, dis-je, laissent entrevoir dans une large mesure, la possibilité de la solution heureuse de ces grandes questions philanthropiques du chiffre des salaires, de la réglementation des heures de travail en général, et en particulier, du travail des enfants dans certains milieux, ainsi que d'autres personnes dans des conditons analogues.

Des millionnaires, comme Carnegie, comme lord Strathcona, n'ont pas attendu l'invitation des lois pour apporter leur contingent de générosité et d'efficacité à l'œuvre salutaire de l'amélioration constante des conditions de l'existence humaine. Il en est beaucoup d'autres peut-être qui, proportionnellement à leurs revenus, les accepteraient de bonne grâce.

Ces contingents de secours particuliers à la société, pourraient, au reste, être soustraits à un fonctionnarisme inutile ou exagéré tendant à en absorber une trop large part avant qu'ils ne parviennent à destination.

Les idées humanitaires qui ont réuni des millions d'adhésions, dont plusieurs fort appréciables en Europe, aux Etats-Unis et ailleurs, ne sont peut-être pas complètement à mépriser, surtout si elles laissent des attraits suffisants à une ambition légitime.

La théorie économique la moins acceptable ne serait peut-être pas celle qui emprunterait quelque chose aux différents systèmes qui ont mérité l'adhésion d'esprits, sujets à l'erreur, sans doute, mais éclairés et généralement bien intentionnés.

Le bill qui nous est soumis rend décidément opportun l'examen de bien des questions.

Quoi qu'il en soit, ce projet de loi indique chez son auteur, le ministre du Travail et des Postes, un grand sens des saines méthodes judiciaires, une connaissance profonde de la situation des classes laborieuses, et constitue un généreux effort dans le but d'améliorer les conditions du travail au Canada.

A ces différents titres, je me propose de donner, à l'ensemble de cette législation, mon cordial appui.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Monsieur l'Orateur, je désire faire connaître brièvement mes vues sur cette importante question. L'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) nous a fait un exposé très intéressant de la question ouvrière en général, et tous reconnaîtront que dans cet exposé il nous a fourni des statistiques et autres renseignements très détaillés et propres à nous faciliter singulièrement l'intelligence de son projet de loi. Mais dès le début, il m'a paru clair que nous n'avions pas en main des données suffisantes pour tenter en connaissance de cause l'application d'une loi draconienne comme celle-ci, sans avoir, au préalable, fait une enquête de la nature de celle proposée récemment par l'honorable chef de la gauche. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a prétendu qu'il ne s'expliquait pas l'attitude du chef de la gauche sur la question. Cette attitude me paraît très facile à comprendre, et à mon avis, il l'a définie très clairement.

Pour le moment, il ne croit pas devoir s'opposer à une loi ayant pour objet le règlement des différends ouvriers. Il étudiera volontiers la loi en discussion et il espère que le comité y apportera des modifications de nature à parer aux très graves objections qui, à son avis, militent contre ce bill. Voilà, à mon sens, une attitude parfaitement tranchée. Pour mon propre compte, monsieur l'Orateur, je l'avoue, je ne m'explique pas comment les amendements que le comité apporterait aux dispositions de cette mesure pourrait modifier le principe draconien sur lequel elle est basée. Je le répète, il est regrettable qu'on ne nous ait pas mis en lieu de faire un examen plus approfondi de cette proposition d'ordre législatif avant d'adopter une loi pour laquelle il n'existe de précédent dans aucun pays du monde, s'il faut en juger d'après les observations du ministre du Travail.

Monsieur l'Orateur, il me semble que le ministre du Travail a prodigué des louanges exagérées à son prédécesseur, sir William Mulock. Dans ce pays-ci, nous faisons preuve d'une sévérité presque excessive à l'endroit de nos hommes politiques, jusqu'à leur mort ; mais, dès qu'ils ont confié leur dépouille à la terre, nous nous répandons en louanges hyperboliques sur tout ce qu'ils ont fait. Heureusement, pour nous, sir William Mulock, bien que nous l'ayons vu avec regret quitter cette Chambre, jouit encore d'une parfaite santé, dans le paisible exercice des honorables fonctions de la magistrature ; et à cause de cela, il semblerait que l'honorable ministre (M. Lemieux) ait peut-être dépassé les bornes voulues, d'autant plus qu'il a prodigué à sir William Mulock des louanges qui reviennent de droit au ministre du Travail lui-même ; car c'est lui, au moins, qui après l'initiative de la mesure législative qu'il nous a présentée, mesure d'un caractère absolument insolite, j'allais presque dire révolutionnaire, chose que sir William Mulock ne s'est jamais permise.

De fait, sir William Mulock a incorporé dans notre code certaines lois empruntées à la Nouvelle-Zélande. L'heure était venue de faire l'essai de ce genre de législation, et la mesure qu'il nous présenta n'avait nullement le mérite de l'originalité. Il avait surgi, à cette époque, de vives réclamations contre le système du marchandage (sweating system) et cédant à la très forte pression exercée sur lui tant par les classes ouvrières que par d'autres corps publics, il saisit le Parlement d'une résolution qui l'emporta d'emblée, résolution tendant à donner le coup de grâce à ce système du marchandage. Sans doute, il convient de lui accorder une juste mesure de louanges pour avoir organisé le département du Travail ; mais même ici, il ne se trouvait guère d'originalité. On avait organisé ce service dans nombre d'autres pays. En fait, ce service existe presque partout, bien que peut-être sous des vocables différents, et cette nouvelle orientation dans nos institutions politiques s'imposait à brève échéance.

Sir William Mulock eut le mérite de réaliser cette réforme. Le ministre du Travail semble bien aussi avoir quelque peu dépassé les bornes dans les louanges qu'il a prodiguées à M. Mackenzie King, qui lui prête une si précieuse collaboration dans l'œuvre si importante de son ministère. M. Mackenzie King est encore un jeune homme, dont l'avenir est plein de promesses, et il convient de ne ménager notre encouragement ni à son œuvre ni à l'homme lui-même.

La " Gazette du Travail " qu'il publie et l'administration de son département lui font le plus grand honneur ; mais il est jeune, doué de peu d'expérience et il a beaucoup à apprendre. L'histoire des classes sociales, dans les autres pays, nous indique nombre de perfectionnements qu'il nous serait possible de réaliser, et M. King, je l'espère, dans le cours des années, pourra effectuer ces réformes, pourvu que l'on seconde ses efforts. A tout événement, nous ne lui marchanderons pas notre aide. Toutefois, il convient de ne pas trop s'enorgueillir, en jetant un regard rétrospectif sur les progrès réalisés au pays ; il faut plutôt plonger le regard dans l'avenir pour voir tout ce qu'il nous reste encore de réformes à effectuer, avant de parler avec trop de complaisance de soi-même, comme l'a fait le ministre du Travail au cours des intéressantes observations qu'il nous a adressées.

La loi à l'étude est une orientation absolument nouvelle ; il n'existe rien d'analogue nulle part. En d'autres pays, des hommes de haute capacité et possédant de grandes lumières s'efforcent en ce moment de solutionner le problème même qui s'impose à notre étude ; ils cherchent les moyens de prévenir ces conflits industriels ; mais personne n'avait encore songé à établir pareille loi. A mon avis, il est absolument nécessaire que ceux qui légifèrent sur la question ouvrière soient parfaitement renseignés sur tous les aspects de cette question. La question ouvrière est peut-être le problème le plus ardu qui s'impose aux préoccupations du législateur, et si l'on tient à parer à d'insurmontables difficultés dans l'application de cette loi, il convient de s'éclairer auprès des classes auxquelles s'appliquera cette loi, afin d'obtenir toutes les lumières possibles.

Le ministre ne nous a pas apporté un seul écrit, une seule expression d'opinion de la part d'une association ouvrière quelconque, déclarant qu'elle a fait l'examen du bill et qu'elle en approuve le principe. Nous étudions, en ce moment, un projet de loi qui intéresse les patrons et les ouvriers ou employés, et cependant le ministre du Travail n'a pas été en mesure de nous apporter un seul mot, une seule déclaration de la part des chefs de nos grands services publics, affimant qu'ils ont étudié ce projet de loi et qu'à leur avis le principe sur lequel il repose est digne d'approbation.

Je le répète, avant de tenter pareille orientation en matière législative, il importe que les intéressés aient voix au chapitre et manifestent leurs opinions, et cela afin qu'on puisse constater si cette mesure répond à leurs vœux dans une mesure suffisante pour que son application aboutisse au succès.

Ce projet de loi porte une grave atteinte à la liberté individuelle ; elle entrave la liberté du patron comme celle de l'employé. Que cette loi soit votée ici, et du coup le patron est dépouillé de cette liberté dont il jouit dans tous les pays civilisés, sauf peut-être en Nouvelle-Zélande, liberté qui consiste à se dispenser des services de ses employés, lorsqu'il n'existe pas de liens contractuels.

Du moment que cette loi fonctionnera, le patron sera dans l'impuissance de congédier son employé, pendant toute la durée de ces procédures de conciliation et d'arbitrage.

M. MONK.

sauf pour quelque cause non comprise dans l'affaire en litige. De la même façon, l'ouvrier ne peut quitter le service de son patron, au cours de l'arbitrage, sauf pour quelque raison autre que celles découlant du différend soumis à l'arbitrage. Notez que si un patron congédie un employé, au cours de l'arbitrage, il est censé s'être rendu coupable d'un acte criminel, à moins qu'il ne puisse prouver que le congédiement de cet employé tient à quelque autre cause que celles découlant du différend. Notez que l'ouvrier qui, autrement, eût été parfaitement libre de quitter son emploi à une époque quelconque, cesse de posséder cette parfaite liberté, qui est un de ses plus chers privilèges ; celui de disposer en toute liberté de son travail. Si l'ouvrier quitte son emploi, au cours de l'arbitrage, il est réputé se rendre coupable d'un acte criminel et il lui incombe de prouver qu'en quittant son emploi, il a obéi à quelque autre raison que celles découlant de ce différend. Voilà des dispositions draconiennes ; elles portent atteinte aux conditions qui ont existé jusqu'ici, et le ministre du Travail aurait dû être en mesure de nous prouver qu'il n'avait d'autre alternative que d'insérer au bill le texte de cette disposition extrême.

Il est une autre question fort importante que le ministre du Travail a passée sous silence : c'est celle de notre juridiction. Il existe des lois sur le travail dans la province d'Ontario ; Québec est dotée de lois sur la question ouvrière ; la Colombie-Anglaise a les siennes ; les autres provinces ont aussi leurs lois sur le travail, et voilà que par ce bill on veut porter atteinte, d'une façon inconnue jusqu'ici, au contrat de louage de services. Si je ne me trompe, le bill prolonge les relations de maître à serviteur ; il prolonge la durée du louage de services, sous les conditions mentionnées dans le bill.

M. ARMAND LAVERGNE: Est-ce qu'une grève ne porte pas atteinte aux relations entre les patrons et les ouvriers ?

M. MONK : Le député de Montmagny vient de soulever une question importante ; et en examinant ces prescriptions du bill, je me suis demandé si cette loi n'a pas sa raison d'être, là où il intervient un contrat de quelque durée entre le patron et l'ouvrier employé à un service public. Mais le bill ne suppose pas l'existence d'un contrat. On le sait, dans certains services publics, comme ceux des tramways, du gaz et de l'eau, les compagnies emploient les hommes à la journée, et, la journée finie, ils sont libres de s'en aller, et l'employeur est libre de les congédier. L'objectif de cette loi est de modifier ces conditions. Elle dit à l'employeur, comme à l'employé : Vos relations de maître et de serviteur se prolongeront, même contre votre gré, jusqu'à ce que l'accord ait été rétabli, dans la mesure même où peut le faire un tribunal constitué sous l'autorité du parlement fédéral. Je doute fort que notre juridiction s'étende jusque-là. Je ne veux pas, toutefois, me prononcer catégoriquement à cet égard.

Au-dessus de toutes ces questions de constitutionnalité de nos lois, il plane toujours force doutes. Supposons, par exemple, qu'il s'agisse de la compagnie des tramways urbains de Montréal, corporation provinciale, tenant sa charte de la législature provinciale et régie par les lois de la province. Le garde-moteur ou wattman est engagé à la journée. On peut le congédier, à tout moment. Il est possible qu'il soit intervenu un contrat entre cet employé et la compagnie, un contrat de louage de services. Les contrats de ce genre relèvent de la juridiction de la législature provinciale. Avons-nous le pouvoir d'intervenir législativement ici en pareille matière, et de déclarer : Advenant que le danger d'une grève soit imminent, vous ne jouirez pas de la liberté consacrée en votre faveur par les lois de votre province, liberté de déserter votre emploi ; mais, à moins que vous ne puissiez faire valoir une raison étrangère au différend soumis à l'arbitrage, force vous sera de demeurer au service de votre patron, pendant un certain espace de temps ".

Voilà, certes, une grave difficulté. Si je mentionne cette objection, c'est que, tant en Angleterre qu'aux Etats-Unis, on a toujours soutenu qu'il faut procéder avec beaucoup de prudence, en légiférant sur les questions ouvrières ; qu'il doit exister une certitude absolue ; qu'il faut, au préalable, faire une enquête très approfondie sur les conditions et la situation ; que la procédure doit être des plus simples, à la portée de toutes les intelligences, et cela afin que les classes auxquelles elle s'applique, et où il ne se trouve pas d'avocats, puissent saisir facilement le sens de la loi.

Je voudrais, en outre, persuader au ministre du Travail qu'il importe de prévoir les objections qui, à mon avis, surgiront infailliblement, dans l'application de cette loi. Ainsi, voilà qu'une grève menace d'éclater parmi les ouvriers employés sur certains travaux d'utilité publique, de haute importance. Le ministre pense-t-il que si on met en mouvement le mécanisme de cette loi sur la conciliation et l'arbitrage, les employés feront preuve de beaucoup d'empressement?

J'aurais désiré qu'il étudiât davantage ce point ; car, à moins que ce mécanisme ne fonctionne facilement et qu'il y ait danger d'insuccès, il vaudrait infiniment mieux n'avoir jamais édicté pareille loi, vu que son avortement détruirait le respect de la loi, au sein des classes auxquelles elle doit s'appliquer. Je le répète, comme pareille loi est inconnue en Angleterre où les problèmes intéressant le travail et le capital s'imposent depuis si longtemps aux préoccupations des hommes publics ; puisqu'elle est inconnue aux Etats-Unis où ces mêmes problèmes accaparent également l'attention publique, depuis nombre d'années et où les lé-

gislateurs sont si avides de ces essais et de ces innovations en matière législative, il importerait de n'adopter cette loi qu'après avoir été en demeure d'obtenir les avis des représentants des classes laborieuses ainsi que les avis des patrons, et cela afin d'acquérir la certitude que, non seulement cette loi ne leur répugne point, mais en outre, qu'elle sera susceptible d'application, quand nous l'aurons votée.

Le ministre du Travail, de concert avec les députés ministériels qui lui ont succédé prétendent que c'est un remède fort simple, qu'il ne se produirait point d'interruption dans l'exploitation des services publics, sous la condition de remplir certaines formalités; et ils ajoutent que, bien que la décision rendue par le conseil de conciliation soit facultative, elle aurait toutefois, tellement de force qu'elle serait probablement acceptée. Si le remède est si simple, comment se fait-il qu'on n'y ait pas eu recours dans les pays où les différends industriels et les conflits entre patrons et ouvriers sont si fréquents ? C'est qu'il porte atteinte au principe de la liberté individuelle, et aux Etats-Unis comme en Angleterre on met un soin si jaloux à sauvegarder ce principe, que jamais encore les législateurs n'ont fait la tentative de restreindre la liberté personnelle; et cette observation s'applique aussi à la France où l'on a fait l'essai de toute espèce de remèdes législatifs tendant à prévenir ou atténuer les conflits entre patrons et ouvriers.

Voici une autre considération que je soumets au ministre du Travail, car ainsi que l'a affirmé à bon droit le chef de l'opposition, il ne s'agit pas ici d'une question de parti : c'est qu'il est impossible d'édicter cette loi sans modifier les prescriptions législatives consacrées dans la grande charte des classes laborieuses, l'acte des unions ouvrières. Voici donc ce que je suggère respectueusement au ministre : maintenant que la Chambre est saisie de cette mesure, il importe qu'on nous donne le temps de l'examiner, de conférer avec nos commettants, afin de connaître leur pensée à l'égard de cette loi, et au cours des vacances, nous pourrons nous renseigner davantage sur l'accueil que lui feront les groupes importants de la population auxquels on veut l'appliquer.

J'ai dit que le projet de loi à l'étude tend à porter une grave atteinte au principe de la loi sur les associations ouvrières (Trades Unions Act). En Angleterre, le principe en vogue, depuis des siècles, c'est que toute loi ou toute association tendant à restreindre la liberté de l'industrie et celle du travail est illégale.

L'histoire que, dès les temps les plus reculés, en Angleterre, ou avant 1700, les associations de commerçants connues sous le nom de guildes et les corps d'arts et métiers, ces antiques associations, avaient été autorisées ou érigées en vertu de chartes leur accordant certains droits restrictifs de la liberté de l'industrie. Mais, si je ne me trompe, les tribunaux anglais ont toujours soutenu que, lorsque ces anciennes associations, ces guildes ou corps et métiers entravaient la liberté du commerce et de l'industrie, elles agissaient illégalement. Lorsque la charte créant ces guildes avait été confirmée par le Parlement, c'est alors seulement que ces associations pouvaient exercer ce pouvoir restrictif de la liberté du commerce et de l'industrie. Simultanément avec la création des fédérations syndicales (trades unions), s'éleva en Angleterre une opinion bien fondée tenant pour absolument illégales ces fédérations. Ces fédérations virent le jour au commencement du dix-huitième siècle et elles se multiplièrent prodigieusement. Mais on les tint pour illégales, au point de vue du droit commun, parce qu'elles portaient atteinte à un principe qui avait reçu la considération des siècles, en Angleterre : celui qui défend de restreindre le commerce ou de porter atteinte à la liberté du travail, et ces unions avaient pour objectif d'apporter certaines restrictions au travail. De temps à autre, le Parlement porta des lois contre ces associations. Mais elles continuèrent à exister, en dépit de ces lois, et elles devinrent tellement puissantes que, vers 1824, toutes les lois en vigueur en Angleterre contre ces fédérations syndicales furent abolies, et elles passèrent sous le régime du droit commun.

Mais même sous ce régime du droit commun, ces fédérations étaient encore illégales et on les tint pour entachées d'illégalité, ce qui leur créa une infinité d'ennuis et les soumit à bien sévère épreuve, jusqu'en 1871, époque à laquelle fut adoptée l'acte des fédérations syndicales (Trades Unions Act). Cela se passa à l'époque où le principe de l'union avait déjà acquis une force suffisante, après l'adoption du deuxième bill de réforme en 1877. Voilà comment l'Angleterre est arrivée à adopter cette loi dont je vais citer quelques articles ; car c'est la loi même que nous étudions en ce moment, et je tiens à bien mettre en relief, pour l'édification du ministre du Travail, le caractère de cette législation. L'acte des fédétions syndicales de 1871, adoptée en Angleterre, prescrit :

2. Les objets de toute fédération syndicale, dans la mesure même où ces objets tendent à apporter des restrictions à l'industrie, ne doivent pas être tenus pour illégaux, de façon à rendre tout adhérent de cette fédération syndicale passible de poursuites, au criminel, pour complot ou autrement.

3. Les objets de toute union ouvrière, dans la mesure même où ces fédérations tendent à restreindre l'industrie, ne doivent pas être tenus pour illégaux, de façon à rendre nulle ou non avenue toute convention ou trust.

4. Nulle disposition contenue dans la présente loi n'autorise un tribunal quelconque à recevoir des procédures légales ayant pour but d'obtenir l'application directe de peines ou de se faire adjuger des dommages-intérêts résul-

tant de la violation d'une des conventions qui suivent, savoir :

1) Toute convention intervenue entre des adhérents d'une fédération syndicale en cette qualité, touchant les conditions sous lesquelles les adhérents de cette fédération peuvent ou ne peuvent pas vendre leurs marchandises, faire des affaires, employer des ouvriers ou être employés à ce titre.

2) Toute convention ayant pour but le paiement, par une personne quelconque, d'une souscription ou d'une amende, à une fédération syndicale aux objets suivants:

a) La création d'un fonds de secours au bénéfice des adhérents ; ou

b) Le prélèvement de contributions en faveur de tout patron ou ouvrier n'étant pas adhérent de telle fédération syndicale en considération du fait que ce patron ou cet ouvrier agit en conformité des règlements ou résolutions de telle fédération syndicale ; ou

c) Le paiement d'amendes imposées à une personne quelconque par sentence d'un tribunal de justice ; ou

4) Toute convention intervenue entre une fédération syndicale et une autre ; ou

(5) Toute obligation tendant à assurer l'accomplissement d'une des conventions ci-haut mentionnées.

Mais nulle disposition contenue dans le présent article ne devra être interprétée comme rendant illégale aucune des conventions ci-haut mentionnées.

On a, mainte et mainte fois, soutenu en Angleterre qu'au Canada cette singulière loi n'accorde aux classes ouvrières qu'une seule chose : elle se contente de déclarer que leurs associations ne sont pas illégales, dans la mesure même où elles tendent à apporter des restrictions au commerce, et on ne saurait invoquer cette dernière circonstance comme une raison militant contre elles, pour les faire décréter d'illégalité. En outre, comme on peut s'en convaincre en se reportant au texte de la loi, les associations revêtues de la personnalité civile jouissent de certains droits ; elles peuvent devenir propriétaires, posséder des biens et on peut diriger contre elles des poursuites devant les tribunaux. Voilà donc les bornes précises assignées à cette loi tant en Angleterre qu'ici même. Dans l'article du bill où il s'agit des personnes qui peuvent présenter une demande en obtention de la mise à exécution de cette loi, le ministre (M. Lemieux) déclare que cette demande peut être formulée par une " union ouvrière constituée en corporation ou inscrite ".

Qu'entend-il par " union constituée en corporation "? Les fédérations syndicales existant au Canada et en Angleterre ne jouissent pas, pour la plupart, de la personnalité civile. Mais ce ne sont pas des associations illégales, dans la mesure même où elles tendent à apporter des restrictions au commerce. Nombre de fédérations, je le répète, ne sont pas constituées en corporations. Ce sont, pour ainsi dire, des associations dont l'immatriculation est prévue par la loi et auxquelles elle attribue certains droits, mais elles ne sont pas revêtues de la personnalité civile. Or, je le demande, à moins d'apporter certaines modifications à la loi en question, pourrions-nous, en toute sécurité, donner à ce bill son application ? Disons que le bill soit devenu exécutoire et que, dans son application, il surgisse un procès.

Pour donner à l'hypothèse une forme concrète, supposons qu'une compagnie exploitant l'éclairage au gaz ou le service de l'eau soit en cause. Tout employé de la compagnie, à moins qu'il ne puisse alléguer quelque autre raison, doit demeurer au service de la compagnie, pendant toute la durée des procédures prévues par le bill dans le but de permettre au conseil de faire son enquête. Mais voici qu'un ouvrier se met en grève. Il cesse de travailler, alléguant comme raison à l'appui de sa désertion de l'atelier l'existence de ce conflit. D'après le bill du ministre (M. Lemieux) cet ouvrier est passible de poursuites, au criminel. Sous le coup de cette poursuite, le prévenu est censé être coupable et il est tenu de se disculper et de prouver qu'il a déserté son emploi pour un motif étranger au conflit qui a surgi. Supposons qu'il se présente devant le magistrat et qu'il allègue qu'il a reçu de l'union ouvrière l'ordre de se mettre en grève, obéissant en cela aux règlements de l'union, qui est une association parfaitement légale. Il ne saurait directement obliger le juge à rendre exécutoire le traité qu'il a conclu avec l'union ouvrière, mais il est en mesure d'invoquer ce traité, indirectement. S'il allègue qu'il s'est mis en grève, pour obéir aux règlements de l'association et après s'être scrupuleusement conformé à ces règlements, le magistrat peut-il le condamner ? Il a strictement obéi aux règlements de son union, qui est une association légale, autorisée par notre loi comme elle l'est par la loi en vigueur en Angleterre.

Eu égard à l'accord qu'il a souscrit, en devenant adhérent de l'union ouvrière et à son obéissance à cet accord, son acte est-il illégal ? Si la convention est légale et que, pour la respecter, il quitte son emploi, peut-on le condamner ? Il me semble que non. Il a invoqué le texte de la loi que le ministre laisse subsister dans toute son intégralité, et cette loi—c'est là un point, du moins, que je soumets aux avocats dans cette Chambre—cette loi, dis-je, autorise cet ouvrier à dire : " En désertant mon atelier, j'ai obéi aux règlements de l'association ; et cette association est expressément déclarée légale par une loi qui est encore en vigueur ".

Pour obvier à cette difficulté, force nous sera d'apporter certaines modifications à l'acte des fédérations syndicales et de statuer, par voie d'amendement, soit directement soit indirectement, sur la situation de cet ouvrier. En pareilles circonstances, à mon avis, nous ne saurions adopter cette mesure législative ni la rendre applicable à moins de modifier la loi des fédérations syndicales ; or, avant de prendre pareille initiative, il nous faudra, au préalable, étudier plus mûrement cette mesure et savoir

quel accueil lui fera la classe à laquelle nous voulons l'appliquer.

En Angleterre, comme aux Etats-Unis, on s'est abstenu, autant que possible, d'adopter des mesures législatives tendant à porter atteinte à ce maître principe : la liberté absolue du patron dans le choix de ses employés, sans restriction aucune, et l'absolue liberté du travailleur, dans l'usage qu'il juge bon de faire de son principal actif, son travail. En Angleterre, on a fort peu légiféré sur la question ouvrière. Le ministre et mes collègues se le rappellent, sans doute, en 1875 le parlement de la Grande-Bretagne adopta la loi relative aux complots et à la protection de la propriété, loi qui tend surtout à protéger les travailleurs et les unions ouvrières. Je m'abstiens de citer le texte de cette loi, qui est peut-être la seule qui existe en Angleterre en pareille matière ; qu'il me suffise de dire que les dispositions de cette loi sont presque similaires à celles d'une loi que nous avons votée ici, un an après l'adoption de la première en Angleterre ; en réalité, notre loi est calquée sur le texte de la loi en vigueur en Grande-Bretagne, loi tendant à protéger les travailleurs en matière de poursuites dirigées contre eux, pour complots et à soustraire les patrons et les employés aux persécutions dont ils pourraient être victimes. Cependant, cette loi contient une disposition qui ne figure pas dans notre loi, disposition tendant à protéger ceux qui montent la garde ou exercent une surveillance légitime. La loi des unions ouvrières fut adoptée en 1871, et la loi relative aux complots et à la protection de la propriété, en 1875. Sauf ces deux lois, on s'est abstenu de légiférer en Angleterre ; car, là comme aux Etats-Unis, on a jugé, à bon droit, me semble-t-il, qu'il est préférable d'abandonner, autant que faire se peut, le règlement de ces conflits aux intéressés eux-mêmes. Sans doute, en Angleterre, le parlement a apporté une modification à la loi relative aux patrons et aux ouvriers. J'appelle l'attention sur cette modification, afin de montrer avec quel soin on procède en pareille matière, en Angleterre. Autrefois, en Angleterre, la loi relative aux maîtres et aux serviteurs faisait un délit de la rupture du contrat intervenu entre le maître et le serviteur. En 1875, ou vers cette date, le parlement britannique adopta la loi relative aux patrons et aux travailleurs qui abolit cette disposition législative. Aujourd'hui, la rupture du contrat intervenu entre l'employeur et l'employé n'est plus un délit; l'affaire relève de la juridiction civile ; mais il existe une disposition spéciale relativement aux compagnies d'éclairage au gaz et aux travaux se rattachant au service de l'eau, alors que la désertion subite des travaux constituerait, de la part du travailleur, un grave danger.

C'est seulement en pareilles circonstances que l'ouvrier est passible de poursuites, s'il viole son contrat avec une intention délictueuse, et porte ainsi atteinte aux rapports

M. MONK.

contractuels. En pareille matière, il semblerait que cette loi fût prématurée ; il importerait de l'étudier davantage et plus à loisir, afin de constater s'il ne serait pas possible d'édicter une loi répondant aux besoins de la situation sans porter atteinte à la liberté de l'industrie et du travail, privilège inestimable, tant pour le patron que pour l'employé et qu'on protège avec un soin si jaloux en Angleterre, aux Etats-Unis et en France. En France, on a fait nombre de tentatives législatives. Malheureusement, sur le continent, les classes ouvrières se sont organisées en groupes politiques, tandis qu'en Angleterre et aux Etats-Unis cette tendance n'existe pas parmi les populations ouvrières, et dans ces derniers pays, tout ce qu'elles ambitionnent, c'est de conserver leurs droits et leur liberté. Ni en France ni en aucun autre pays on n'a encore fait pareille tentative législative, et cela étant, cette mesure ne saurait s'imposer à notre approbation.

Une autre question sollicite notre attention : il s'agit de savoir si le Parlement dépassé, oui ou non, les bornes de sa juridiction. Après tout, les relations entre maîtres et serviteurs doivent être régies par la loi provinciale. Il n'y a qu'une seule voie ouverte au Parlement pour légiférer d'une façon légitime en pareille matière ; ce serait de déclarer, à l'instar du parlement britannique, que l'ouvrier, en désertant son emploi, dans certaines circonstances, se rendrait coupable d'un acte relevant de la juridiction criminelle et que l'employeur, étant donné qu'il existe un certain contrat commettrait également un acte criminel, en violant ce contrat. A moins que le Parlement ne décrète que ces actes relèveront de la juridiction criminelle, il me semble qu'en portant atteinte, comme nous le faisons ici, au contrat de louage de services, nous prenons une attitude injustifiable.

Nous en convenons tous, le problème que le ministre du Travail s'efforce de solutionner est digne de toute notre attention. Nous avons tous à cœur d'écarter ou d'abréger les grèves, et autant que possible, de sauvegarder les droits du public en général au cours des conflits qui surgissent entre patrons et ouvriers, lorsqu'il s'agit de services publics.

En même temps, pour mon propre compte, je tiendrais à bien me convaincre qu'il n'y a pas d'autre remède possible, avant de souscrire à l'adoption d'une loi qui, dans le but de remédier à un inconvénient très réel, porte atteinte à la liberté individuelle, liberté à laquelle tous les peuples marchant à la tête de la civilisation ont toujours attaché la plus grand prix, et qu'ils ont protégée avec un soin jaloux.

Voilà pourquoi je ne saurais prêter mon appui à la motion tendant à la 2e lecture du projet de loi en délibération.

M. ALPHONSE VERVILLE (Maisonneuve) : Monsieur l'Orateur, je m'abstiendrai de revenir sur le vaste champ déjà par-

couru, au cours du débat ce soir, surtout en ce qui concerne la situation du travail dans les autres pays ; car les orateurs qui m'ont précédé ont épuisé la matière. On nous dira peut-être qu'il importe d'acquérir de nouvelles lumières, avant de déclarer s'il faut adopter ou repousser pareille loi. Puisque tout le monde, ici-bas, est à la recherche du dollar tout-puissant, il ne saurait faire doute qu'au fond de toutes ces grèves la question d'argent est le maître facteur ; et on aurait beau organiser des délégations ou des comités à l'infini, il serait impossible de prévenir ou d'écarter ces grèves qui éclatent de temps à autre. La cause de cet état de choses, c'est le manque d'entente entre patrons et ouvriers. On aurait beau se livrer à des enquêtes des semaines et des mois durant, on aurait beau créer des commissions royales chargées d'enquêter par tout le pays, tout serait en pure perte. Je parle ici, de science certaine. J'ai moi-même participé à nombre de grèves et parfois j'ai été témoin de bien graves conflits. Je n'ai pas toujours réussi. Voilà pourquoi je tiens à l'adoption d'une loi tendant à prévenir ces grèves à l'avenir, si la chose est possible.

Les ouvriers, dans ce pays, n'éprouveraient ni honte ni crainte à révéler la situation de leurs associations ; ils soumettraient volontiers leurs livres et tout leur budget à l'examen de tout comité qui pourrait être désigné soit par le Gouvernement soit par des citoyens du dehors. Chaque fois qu'il a éclaté une grève dans les grands centres, nous avons voulu la conciliation et l'arbitrage. Mais il en va tout autrement des associations de patrons ; car les patrons forment aussi des associations, et ils possèdent, par tout le pays, des organisations qui l'emportent de beaucoup sur celles des ouvriers.

Voici un exemple, monsieur l'Orateur. En 1904, à Montréal, il éclata une grève de charpentiers-menuisiers à laquelle participèrent 2,400 ouvriers. La grève avait déjà duré plusieurs semaines ; les ouvriers avaient tenté, pendant trois ou quatre semaines, de vains efforts pour mettre un terme à la crise et effectuer un arrangement avec la bourse des entrepreneurs de bâtiments (Builders' Exchange), lorsque deux personnages éminents de cette ville offrirent, de leur propre mouvement, d'effectuer la conciliation. J'ai nommé l'archevêque Bond et l'archevêque Bruchési, deux éminents prélats adhérents de deux cultes différents. Ils offrirent leurs bons offices afin de rétablir l'accord, au moyen de la conciliation et de l'arbitrage, entre les charpentiers-menuisiers et la bourse des entrepreneurs de bâtiments. Les ouvriers acceptèrent avec empressement l'offre de conciliation, et ils auraient volontiers souscrit d'avance à toute forme d'arbitrage. Mais il en fut bien autrement des entrepreneurs de bâtiments ; ils repoussèrent toute offre de conciliation.

A la lettre que leur avaient adressée les deux archevêques, les entrepreneurs de bâtiments répondirent. "Nous ne tenons pas plus à traiter avec vous, messieurs, qu'avec les ouvriers eux-mêmes, nous entendons bien gérer nos propres affaires ; nous voulons choisir nos employés, à notre guise".

A cela, monsieur l'Orateur, je n'ai absolument rien à redire. Nous ne disions point aux employeurs: "Vous me prendrez à votre emploi ou vous engagerez tel autre ouvrier". Non ; mais nous croyons avoir le droit de dire : "Si vous m'employez, vous me payerez, non pas un salaire de famine, mais bien un salaire qui me permette de subsister". Voilà tout ce que nous demandons. Nous voulons bien que les patrons jouissent d'une pleine et entière liberté à cet égard, mais nous réclamons bien aussi un peu de liberté pour nous-mêmes.

Quant au projet de loi en délibération devant cette Chambre, je ne saurais affirmer que j'en approuve toutes les dispositions ; mais je me rallie entièrement au système qu'il consacre ; car, j'en ai l'espoir, il permettra aux patrons et aux ouvriers de se réunir sur un terrain commun, où ils pourront traiter sur un pied d'égalité, s'aborder sans crainte pour débattre leurs intérêts mutuels, comme il convient à des hommes libres, et non pas comme maîtres et esclaves. J'en suis convaincu, monsieur l'Orateur, si l'on réussit à opérer un rapprochement entre ces deux classes, il sera possible de les mettre d'accord.

Donnons encore un autre exemple. En 1904, je fus appelé à faire une tentative d'arrangement, pour le règlement d'un conflit, d'après la procédure de la loi de conciliation dont on vient de nous donner lecture et qu'on supposait fort utile. J'eus donc recours à cette procédure, à l'époque où j'étais à la tête d'une puissante organisation ouvrière, à Montréal ; mais tous mes efforts aboutirent à l'avortement. Tous les ouvriers auraient volontiers accepté l'arbitrage ; nous tenions tous à faire une tentative de conciliation ; mais les patrons, eux, repoussèrent toute offre d'arbitrage et leur hostilité à la conciliation fut irréductible.

Voilà pourquoi, à mon avis, il importe d'imposer législativement l'arbitrage obligatoire aux deux classes. Me faisant ici l'interprète des ouvriers, je le répète, nous consentons volontiers à soumettre à l'examen des arbitres et nos livres et notre constitution ; tout le monde peut y avoir accès. Nous ne redoutons rien, car nous nous appuyons sur l'opinion publique. Je vais vous dire ce que redoutent l'association des manufacturiers et celle des employeurs : c'est que, si le Parlement établit l'arbitrage obligatoire, le public ne soit initié au secret des fortunes fabuleuses qu'ils réalisent, tout en payant à leurs ouvriers des salaires de famine. Or, du moment que ces faits seront livrés à la publicité, l'opinion publique se

rangera du bon côté. Dès qu'une association ouvrière se met en grève, ou du moment qu'une association d'employeurs ordonne la fermeture des ateliers, leur premier soin est de rallier l'opinion publique à leurs cause.

Je parle ici, de science certaine. On cherche toujours à gagner l'opinion publique et celui qui réussit à se concilier l'opinion publique, est sûr du succès. L'opinion publique est presque toute puissante. Il a éclaté nombre de grèves au Canada : grèves de fondeurs, grèves de machinistes, et cela dans toutes les parties du pays. Les ouvriers ont toujours demandé l'arbitrage ; mais qu'est-il arrivé ? Les patrons ont refusé de recourir à l'arbitrage ; ils ont fait venir des ouvriers d'outre-mer pour vaincre les grévistes et remplacer leurs concitoyens par des étrangers. Ils ont repoussé toute offre d'arbitrage. Voilà pourquoi cette loi est nécessaire.

Ici même, à Ottawa, en 1905, je me suis intéressé au règlement d'une grève d'ouvriers-plombiers. Quand cette grève éclata, je me rendis ici et pendant trois semaines, je m'efforçai d'amener un accord entre les patrons et les ouvriers. Je suppliai, presque à genoux, les patrons de cette industrie de faire un compromis avec leurs ouvriers. "De grâce, leur dis-je, accordez-nous une entrevue quelque part, messieurs, et je vous assure, parole d'honneur, que nous rétablirons l'accord". Non, s'écrièrent-ils, non, nous ne vous accorderons pas d'entrevue, ni à vous ni à d'autres ; nous allons fermer boutique et nous combattrons jusqu'au bout. La grève dura trois semaines et finalement les ouvriers-plombiers triomphèrent. Mais réellement, personne ne triomphe dans une grève, ni les patrons ni les ouvriers. Pour les ouvriers, c'est une question de famine, d'inanition, et il faut s'être trouvé à la tête d'une grève, pendant quelques semaines, pour savoir à quel lamentable état se trouvent réduites les familles des ouvriers. J'en parle en connaissance de cause. Il est possible qu'un certain nombre de grévistes se promènent plus ou moins, pendant quelques jours; mais il en est tout autrement de la femme et des enfants, au logis. S'il est quelque député qui ait pu se rendre compte de la situation des familles de grévistes qui chôment depuis quelques jours, il n'hésitera pas à ce jeter dans la discussion ici pour obtenir l'adoption d'une loi tendant à écarter les grèves.

D'un autre côté, les patrons font-ils fortune ? Tous les ans, lorsqu'il éclate une grève, on voit un patron, après avoir réalisé quelques profits, se retirer des affaires. Il y a toujours quelqu'un qui se retire des affaires ; tantôt c'est le patron, tantôt, c'est l'ouvrier. Qu'on pense ce qu'on voudra de l'ouvrier qui se met en grève afin d'améliorer son sort, il n'en est pas moins vrai que, pendant son chômage, il est obligé d'endurer bien des souffrances. C'est précisément ces misères que je voudrais épargner aux ouvriers, et je ne vois d'autre moyen d'y parer que l'arbitrage obligatoire.

Il a été question de cet arbitrage obligatoire, au cours du débat. Bien que je me sois formé une opinion arrêtée à cet égard, je dois l'avouer, ce système me semble inapplicable à cette partie-ci du pays. Si l'océan séparait le Canada des Etats-Unis, l'arbitrage obligatoire serait possible ici. On voit des ouviers domiciliés à Prescott qui travaillent à Ogdensburg, de l'autre côté du fleuve. Ils traversent le fleuve le matin, et reviennent le soir. Dans d'autres parties du pays, on voit des maisons d'habitation érigées, partie en territoire canadien, partie en territoire américain. Il serait impossible d'appliquer ce système au Canada, comme il s'applique en Nouvelle-Zélande, à cause de la différence des conditions. Que les députés se donnent la peine d'étudier les lois et les conditions qui régissent la main-d'œuvre en Nouvelle-Zélande et ils verront que l'arbitrage obligatoire est loin d'être ce qu'on pense. Dans ce pays, ce système ne rend nullement les services qu'on lui attribue.

Le député de Pictou (M. Macdonald) nous a cité quelques extraits d'un livre portant pour titre : "Industrial Conciliation." Il serait inutile de revenir sur cette question, je me contenterai de faire observer que, quelquefois, l'arbitrage s'exerce dans certaines industries. Voici, par exemple un fabricant de chaussures qui désire se servir de l'étiquette de l'union, le terme consacré dans notre vocabulaire ; eh bien ! force lui est de recourir à l'arbitrage, chaque fois qu'il surgit quelque difficulté dans son établissement. En fait, dans tout établissement industriel où il est possible de séquestrer les ouvriers comme on le fait dans cette industrie, il est toujours possible de rendre l'arbitrage obligatoire. Voyez les débardeurs : il existe parmi eux un règlemnt semblable à la disposition législative que le ministre du Travail a présentée à la Chambre. C'est un règlement presque similaire. Il est établi une commission composée de représentants désignés par les deux parties intéressées, et il est défendu aux travailleurs de quitter le travail, avant que l'enquête soit terminée. Mais me dira-t-on : comment peut-on prétendre qu'une enquête ait lieu, avant que la grève ait éclaté ? Lorsqu'un syndicat ouvrier veut se mettre en grève—ces syndicats ont tenu cette conduite, par le passé, et il en sera encore ainsi, à l'avenir—il effectue ses préparatifs et prend ses mesures, trois mois ou six mois avant la grève et il notifie invariablement à la compagnie l'avis qu'après une certaine date il demandera une augmentation de salaires ou la diminution des heures de travail.

Ne serait-il pas possible au syndicat ouvrier de notifier cet avis au département du Travail, un ou deux mois avant que sa demande soit mise à exécution, de façon à permettre au bureau du Travail de commen-

cer son enquête et de rendre sa décision, même avant l'expiration du délai ? Sans doute, il y a dans ce bill des dispositions auxquelles je ne saurais souscrire, pour le moment ; mais du reste, ces articles reviendront sur le tapis en séance du comité. L'essentiel, c'est le principe consacré dans le bill, et ce principe, c'est le rapprochement du capital et du travail, la bonne entente entre les patrons et les ouvriers. Il est vrai, comme l'a observé le député de Pictou, que le serre-frein d'aujourd'hui peut devenir le roi des chemins de fer de demain ; mais croyez-m'en, du moment qu'un ouvrier devient propriétaire de chemins de fer, il oublie aussitôt ce qu'il était hier. Le travailleur qui devient industriel s'empresse d'oublier son premier état. Croyez en mon expérience. Je n'ai jamais été industriel, mais j'ai travaillé dur toute ma vie ; je me suis activement employé au règlement des conflits entre patrons et ouvriers, et je parle en parfaite connaissance de cause.

Les travailleurs demandent une loi de ce genre. Je réponds de l'ouvrier; je ne voudrais pas répondre de tout le monde. Le corps que je représente n'est peut-être pas l'aristocratie du travail, mais, après tout, nous formons un groupe d'un chiffre respectable. Je puis répondre du Congrès des métiers et du travail au Canada, et j'affirme que, sauf de rares exceptions, les membres de ce Congrès ont toujours demandé et demandent encore l'adoption de pareille loi. Nous adhérons fortement au principe consacré dans cette loi. Il est facile de constater que, d'un bout à l'autre du pays, l'opinion publique nous sera sympathique ; le peuple sera avec nous, car nous avons toujours le bon droit de notre côté. En pareilles circonstances, nous prêtons tout notre appui au bill présenté par le ministre du Travail ; car, je le répète, bien que je me propose de présenter quelques amendements, quand nous en aborderons l'étude en séance du comité, je dois dire qu'à titre de représentant d'une organisation ouvrière au Canada, je donne toute mon approbation à cette mesure. Comme j'ai l'honneur de représenter encore une fois, cette année, ce Congrès, à titre de président, je puis répondre du Congrès des métiers et du travail, et s'il arrive que quelqu'un intéressé au mouvement du travail désapprouve mon attitude et l'appui que j'accorde à cette loi, je me rendrai au prochain congrès à Winnipeg, et là je m'efforcerai de justifier ma conduite, en établissant devant tout le monde ouvrier que les classes ouvrières ne peuvent que bénéficier de pareille loi.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Monsieur l'Orateur, à rette heure tardive, je n'ai nullement l'intention d'abuser des instants de cette Chambre ; je me contenterai d'une ou deux observations sur la question. Si l'on en juge d'après le débat qui s'est déroulé ici sur ce bill, la Chambre sera d'avis que le Gouvernement aurait consulté les véritables intérêts du pays, en acceptant la proposition offerte il y a quelques jours par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et demandant la création d'un comité spécial ayant mission d'étudier non seulement cette question-ci, mais toutes les questions similaires qui peuvent se présenter.

En présentant cette observation, je puis ajouter que je suis parfaitement d'accord avec l'avis exprimé par le chef de l'opposition sur ce projet. J'approuve le système consacré par ce bill ; mais je l'espère, avant que la Chambre l'adopte en dernière épreuve on donnera à cette disposition maîtresse une forme qui puisse s'imposer à l'approbation de tous les intéressés et du public. En exprimant cet espoir, j'ajoute qu'à mon avis, le ministre du Travail ferait acte de sagesse en renvoyant ce bill à un comité spécial. La création de ce comité n'entraînerait pas nécessairement de retard et j'exprime réellement l'espoir que pareille proposition reçoive l'approbation du ministre du Travail et qu'il soit en mesure de renvoyer la question à ce comité.

En présentant ce projet le ministre du Travail s'est étendu longuement sur l'œuvre accomplie non pas par son prédécesseur immédiat, mais par un de ses prédécesseurs au ministère du Travail, sir William Mulock, et il l'a comblé d'éloges. Quand sir William Mulock saisit la Chambre de son bill relatif au règlement des différends ouvriers en matière de chemins de fer, il eut soin tout d'abord de soumettre ce bill au cours de la session de 1902 ; puis il le fit circuler par tout le pays, provoqua une expression de l'opinion publique et la discussion publique à cet égard, puis présenta de nouveau pour ainsi dire le même bill, la session suivante, à la Chambre qui lui donna son approbation. C'est là cette mesure législative qui, au dire du ministre du Travail, répond si parfaitement aux vœux des employés de chemins de fer.

On a accordé tout le temps nécessaire pour étudier les défauts et les avantages de ce projet ; tous les intéressés étaient au courant de ses dispositions et si le ministre du Travail actuel avait adopté la même ligne de conduite, à l'égard de son bill, il en serait résulté de grands avantages. Quoi qu'il en soit, le ministre et le Gouvernement en ont jugé autrement et le bill est maintenant en dicussion et c'est à nous d'en tirer le meilleur parti possible. Si la loi relative aux conflits sur les chemins de fer de 1903 a donné de si bons résultats, si on y a eu recours avec succès en toute occasion, pourquoi n'en a-t-on pas étendu les dispositions aux autres industries et aux autres entreprises ? Quand sir William Mulock déposa ce projet devant la Chambre, il dit :

L'an dernier, l'honorable député d'York-est (M. Maclean) demandait d'appliquer les dispositions de ce bill aux compagnies de télé-

graphe. Il y a aussi les compagnies de houillères et d'autres qui exercent une sorte de monopole et que nous pourrions peut-être assujétir aux dispositions de cette loi. J'espère, en effet, que si la loi est votée, elle aura de si bons résultats qu'on en appliquera le principe à plusieurs autres industries.

Pourquoi le Gouvernement ne donne-t-il pas suite au programme que sir William Mulock traçait en 1903 ? Je ne désire pas introduire d'esprit de parti dans le débat, et tout en donnant crédit au Gouvernement de ce qu'il a fait dans la grève des employés de téléphone à Toronto, il n'est que juste de faire remarquer que c'est le maire de cette ville qui a demandé au Gouvernement d'intervenir, et que c'est grâce à lui si la loi a été appliquée. J'attends d'excellents résultats des travaux de la commission royale et j'espère que tous les intéressés dans cette malheureuse grève recevront justice.

Si on veut que le projet de loi en discussion produise quelque bien, il faut que les dispositions en soit acceptables à la majorité de la population. On calcule que les neuf dixièmes de ceux que la loi affectera sont des employés de chemins de fer. Le projet est censé être dans l'intérêt des employeurs et des employés, mais il est de beaucoup plus favorable aux employés. Il n'est donc que raisonnable de tenir compte de ce qu'en pensent les employés et plus particulièrement des représentations faites par les employés de chemins de fer, qui sont les plus directement intéressés. On estime à 125,000 le nombre des employés de chemins de fer au Canada et s'ils ne considèrent pas cette loi comme satisfaisante, il est certain que son effet sera absolument nul. Le 11 du mois courant, les délégués des employés de chemins de fer ont eu une entrevue avec l'honorable premier ministre et l'honorable ministre du Travail, et l'honorable premier ministre aurait dit à ces délégués :

Une chose qui me frappe, c'est que ces enquêtes peuvent se prolonger au point de nous priver des avantages que vous étiez en droit d'en attendre. Cet argument me paraît très sérieux. Je me rappelle que dans une ville de l'Ouest, on a fait durer un lockout pendant des mois et des mois, jusqu'à ce qu'on eût réussi à démoraliser les employés, et je suis convaincu que dans ce cas, les patrons avaient tort. Si M. Lemieux trouve un moyen de remédier à cette lacune du bill, le point méritera d'être sérieusement étudié. J'admets toute la force de l'argument de M. Ward et autres délégués, qui disent que si les intéressés peuvent réussir à faire traîner l'enquête pendant six mois, les employés perdront tous les bénéfices que cette loi est censée leur procurer. C'est une des objections que le ministre du Travail aura à étudier. Mais vous me permettrez de vous faire observer que s'il fallait exempter les employés de chemins de fer des dispositions de la loi, autant vaudrait retirer le bill entièrement.

Ce sont de graves paroles dans la bouche d'un premier ministre ; elles nous font comprendre toute l'importance qu'il y a de tenir compte de l'opinion des employés de chemins de fer dans la discussion d'une loi de cette nature. Or, voyons ce que ces employés de chemins de fer pensent de ce projet de loi. Les délégués des organisations d'employés de chemins de fer qui sont venus trouver l'honorable premier ministre et l'honorable ministre du Travail se sont tous prononcés contre le bill.

Le premier qui prit la parole fut M. Harvey Hall, le représentant des chefs de trains, des mécaniciens, des télégraphistes et du personnel des trains. Il se prononça contre l'adoption du bill dans sa forme actuelle. Il fut suivi de M. D. Campbell, le représentant de l'association des télégraphistes du Canada ; de M. George K. Ward, le représentant des chauffeurs de locomotives ; de A. James Murdock, le représentant du personnel des trains ; de M. S. N Berry, le représentant de l'association des chefs de trains et tous se sont prononcés contre le bill dans sa forme actuelle et d'après ce que j'ai compris, ils croyaient qu'ils auraient une autre occasion d'exposer leur manière de voir. L'honorable premier ministre leur répondit :

Je sais que le bill n'est pas bien vu des compagnies, mais je ne savais pas que les employés le repousseraient.

Or les employés lui ont déclaré qu'ils ne voulaient pas de ce projet de loi. Je suis porté à croire qu'on pourrait faire disparaître les défauts qui provoquent cette hostilité par une enquête sérieuse, et c'est pourquoi je voudrais, plus que jamais, que le bill fût renvoyé à l'examen d'un comité qui entendrait les intéressés et ferait disparaître les objections.

Le grand défaut du projet est le retard prolongé qu'entraînerait l'arbitrage, délai pendant lequel les employeurs ne pourront congédier leurs hommes, ni les employés, se mettre en grève. La première démarche à faire pour obtenir l'application de cette loi, c'est de faire une demande, conformément à l'article 15, et il faudra beaucoup de temps et de réflexion avant de décider de faire cette demande. Pour faire cette demande, il faut accomplir toutes les formalités suivantes :

1. La demande doit se faire par écrit selon la formule prescrite et doit en substance prier le ministre de nommer un conseil auquel sera renvoyé le différend sous le régime de la présente loi.

2. La demande doit être accompagnée :

a) d'un exposé où sont mentionnés :

1) les parties au différend ;

2) la nature et la cause du différend, y compris ce qu'une des parties réclame ou exige de l'autre et que cette dernière refuse d'accorder ;

3) le nombre approximatif des personnes dont les intérêts sont en jeu dans le différend ou peuvent le devenir ;

4) les efforts faits par les parties elles-mêmes pour régler le différend ; et

b) d'une déclaration sous serment énonçant que si le différend ne se règle ou n'est renvoyé par le ministre à un conseil de conciliation et d'enquête sous le régime de la loi, il y aura

grève ou contre-grève, selon le cas, et que l'autorisation nécessaire pour la déclaration d'une contre-grève ou d'une grève a été obtenue.

Toutes ces formalités devront être accomplies avant qu'une des parties puisse demander la nomination d'un bureau de conciliation. Cela équivaut à dire que la partie qui fera la demande devra d'abord se mettre en état de pouvoir déclarer la grève. Cela veut dire, en réalité, que le conflit est arrivé au point qu'une grève est non seulement imminente, mais qu'elle sera le résultat inévitable de l'attitude des parties en présence. Il me semble qu'on pourrait faire quelque chose pour empêcher le conflit d'aller aussi loin.

Après que la situation désespérée est attestée sous serment, le ministre nomme un bureau de conciliation, en vertu de l'article 6 qui dit :

Chaque fois que sous le régime de la présente loi il est fait une demande en forme tendant à la nomination d'un consil de conciliation et d'enquête, le ministre doit, dans les trente jours à compter de la réception de la demande, établir pareil conseil sous son seing et sceau officiels.

Le ministre aura donc un délai de 30 jours pour nommer un bureau de conciliation et on n'est encore qu'au commencement ; le tribunal est à peine constitué.

Le bill contient une foule de dispositions sur la manière de recueillir les dépositions et de conduire la procédure. L'article 23 dit que le bureau pourra en tout temps interrompre les procédures pour une durée qu'il croira suffisante pour permettre aux parties de conclure un arrangement. Si, pendant tous ces délais, les employeurs ne rendent pas justice aux employés, ces employeurs auront eu tout le temps nécessaire pour se préparer et s'assurer les services d'un nombre suffisant d'employés, pour rendre toute grève impossible, avec quelque chance de succès. Ce bill pourrait être comparé à un sas à travers lequel on fait passer les droits des employés pendant que l'employeur s'occupe de fortifier sa position et se met en état de résister à une grève dans le cas où elle serait finalement déclarée, puisqu'elle ne peut pas l'être, tant que les arbitres n'auront pas fait leur rapport.

Si ce rapport est adopté, la difficulté est réglée. Si, d'un autre côté, la décision du bureau n'est pas acceptée, c'est alors et alors seulement que la grève ou le "lockout" peut être déclaré. Je maintiens qu'il y a trop de perte de temps dans toutes ces formalités. Les délais, entre chaque démarche à faire, sont de beaucoup trop longs. J'espère que lorsque le bill sera discuté en comité on remédiera à ces lacunes et qu'on se rendra aux demandes des employés de chemins de fer.

Quel sera pour eux l'effet de cette loi, si elle est adoptée ? Resteront-ils assujétis à la loi de 1905, ou seront-ils sous le coup de celle-ci ? Le projet de loi en discussion n'en dit rien, et ce point est très important. Je crois que tout le monde est d'accord sur le principe de l'enquête. Il est juste et sage d'en faire une dans tous ces conflits, pour connaître au juste les causes de la difficulté. Il est vrai que le projet ne concerne que ceux qui sont engagés dans des entreprises d'utilité publique. Sous ce rapport, son action sera limitée ; mais j'espère qu'on fera quelque chose pour satisfaire aux réclamations des employés de chemins de fer, et qu'on leur donnera au moins l'occasion d'être entendus devant le comité qui sera chargé d'étudier ce projet. De cette manière on arrivera probablement à faire une loi qui sera approuvée par la Chambre et contentera tous les intéressés.

M. H. J. LOGAN (Cumberland) : Monsieur l'Orateur, je ne parlerai que quelques minutes, car la Chambre me paraît être unanime sur le principe du bill, et je comprends que c'est sur le principe du bill que nous discutons en ce moment, avant que la Chambre siège en comité général, pour en étudier les détails. J'unis ma voix à celles de ceux qui ont approuvé ce principe et je félicite l'honorable ministre du Travail qui a si bien exposé la question devant la Chambre.

Je le félicite aussi de ne pas se contenter de surveiller le travail de son ministère, mais de consacrer ses efforts et son temps à préparer des projets de loi, comme il n'en existe pas dans les autres pays, ce qui met le Canada au premier rang parmi les nations, sous le rapport des lois ouvrières. Un des effets de ce projet de loi, s'il est adopté, sera d'empêcher que le procès des conflits ouvriers soit fait dans les journaux.

A l'heure présente du moment qu'une grève éclate, une des parties s'empresse d'étaler ses griefs dans les colonnes d'un journal et le lendemain l'autre partie ne manque pas de nier, dans ces mêmes colonnes, tout ce qui a été écrit la veille. Comme l'employeur est plus à même de s'assurer les services de bons écrivains, les prévisions sont que sa version de l'affaire sera présentée sous un jour plus favorable et de nature à prévenir le public contre les grévistes. Je me rappelle que c'est ce qui est arrivé une couple de fois, dans la Nouvelle-Ecosse.

Je ferai cependant observer à l'honorable ministre que l'application de cette loi entraînerait des délais qui seraient infailliblement fatals aux employés. Le ministre aura d'abord trente jours, puis cinq jours pour choisir un des arbitres, et encore cinq autres jours, et ainsi de suite. Les efforts de cette Chambre devront tendre à nous donner une loi plus expéditive. Lorsque des ouvriers ont un grief contre leur patron, il est préférable, à tous les points de vue, que ce grief cesse au plus tôt. Les partisans du droit de grève prétendent, et avec raison peut-être, qu'ils doivent pouvoir déclarer la grève lorsqu'ils croient le moment

favorable arrivé. Ils supposent que s'il faut un délai de quarante à cinquante jours pour assurer l'application de la loi, ce retard donne un avantage au patron, au détriment des employés. C'est pourquoi je demande que lors de la discussion en comité, le bill soit modifié de manière à ce que les dispositions de la loi puissent être appliquées dans le plus bref délai possible après qu'un conflit à surgi.

Je crois, comme l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) que quelques autres amendements seront nécessaires. Je ne suis qu'un humble membre de cette Chambre, mais un des plus anciens par la longueur des états de service, et on me permettra peut-être de féliciter l'honorable député de Maisonneuve sur l'excellent discours qu'il a prononcé ce soir.

Son éloquence en était augmentée du fait qu'il disait des vérités acquises par l'expérience. J'ai goûté son discours pour ce qu'il contenait, et aussi parce qu'il était prononcé par le représentant le plus direct de l'élément ouvrier dans ce pays et le président de la plus nombreuse association ouvrière du Canada. Lorsque, en sa double qualité d'ouvrier et de directeur d'une grande association ouvrière, il déclare qu'il approuve le principe de ce bill, je considère que cette adhésion doit peser d'une grand poids sur l'esprit des membres de cette Chambre.

Comme lui, je désirerais certaines modifications au bill, autre que celle des délais, dont j'ai parlé. Je n'aime pas l'article 63, et je considère qu'il devrait être rayé. Depuis deux ou trois semaines, on m'a laissé entendre qu'il le serait. Cet article est ainsi conçu :

Si un employé se met en grève pour la simple raison que son patron a employé ou est sur le point d'employer quelque personne qui n'est pas membre d'une union ouvrière, il est passible d'une amende d'au plus cinquante dollars.

Le Parlement devrait se contenter de faire instituer des enquêtes sur les origines et les causes des conflits, sans entreprendre de déclarer ce qui constituera ou ne constituera pas une violation des relations entre employeurs et employés, et je considère que par les articles 62 et 63, nous sortons de nos attributions.

Avant de reprendre mon siège, je désire signaler à l'honorable ministre, certaines dispositions de l'article 69, et lui demander de les revoir avant la discussion en comité. La dernière partie de cet article, dit :

Et la présente loi ne s'applique pas aux différends qui se produisent dans une province qui a rendu ou qui rend une loi instituant l'enquête obligatoire ou l'arbitrage obligatoire en matière de différends industriels, sauf à la demande de cette province.

A mon avis, aux termes de cet article, le bill ne s'appliquerait pas aux conflits miniers de la Nouvelle-Ecosse, car le chapitre 21 des Statuts refondus de la Nouvelle-Ecosse, article 3, dit :

3. Lorsqu'un conflit surgit entre un employeur et la majorité des employés, ou la majorité d'une section quelconque d'employés, au sujet des salaires, les employés ne se mettront pas en grève et ne cesseront pas le travail et l'employeur ne réduira pas les salaires et ne congédiera pas les employés, ni ceux de la section, si les employés ou majorité d'entre eux, font une plainte écrite, au commissaire, tant que la question n'aura pas été finalement décidée, conformément aux dispositions de la présente loi.

Un autre article du même chapitre statue que le commissaire, à la demande de l'employeur ou de la majorité des employés, peut intervenir. Si le commissaire considère qu'il y a lieu à un arbitrage, il confie l'affaire aux arbitres nommés en la manière prescrite. Ces arbitres se réunissent et reçoivent des dépositions sous serment. Ils transmettent leurs conclusions au commissaire, et en vertu de l'article 19, quand cette décision a été transmise au protonotaire, la cour suprême, à la demande d'une des parties, peut la convertir en un arrêt de ce tribunal rendant la sentence arbitrale obligatoire. La propriété peut alors être saisie, ou s'il s'agit du paiement d'une somme en argent, la partie condamnée, est tenue de la payer, ainsi que les frais. Ceci n'est peut-être pas l'arbitrage obligatoire, mais c'en est bien près. L'une ou l'autre partie peut en appeler au commissaire et ce dernier est autorisé à ordonner un arbitrage. La sentence arbitrale, si elle est produite en cour, peut être convertie en un arrêt de la cour suprême. Je demande au ministre de voir si, en vertu de l'article 69, du projet de loi en discussion, la Nouvelle-Ecosse ne se trouverait pas exemptée des dispositions de la loi.

M. H. S. BELAND (Beauce) : Il n'est pas probable que le débat relatif à la 2e lecture du projet de loi en discussion fasse surgir de nouvelles idées propres à amener la solution du problème social. En prenant la parole à cette heure avancée, je n'ai pas l'intention de me poser en novateur ni d'émettre une doctrine nouvelle qui puisse satisfaire et le capital et le travail. Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on cherche un terrain d'entente pour ces deux grands facteurs du monde industriel ; cette tâche occupe depuis longtemps les penseurs les plus éminents et les hommes d'Etats les plus avisés du monde entier, et la solution du problème n'est pas encore trouvée. Le remède radical qui mettra fin aux conflits entre le travail et le capital est encore du domaine de l'incertain. De temps à autre, on nous annonce bien certaines panacées qu'on proclame infaillibles, mais les promesses faites en leur nom ne se sont jamais réalisées. Toutes les idées ou les théories sociales peuvent peut-être guérir un membre du corps social, mais elles sont impuissantes

M. LOGAN.

à soulager les autres membres, si même, elles ne les rendent pas plus malades.

Depuis le grand socialiste allemand Carl Marx, jusqu'à Jaurès, le célèbre tribun français dont l'incomparable éloquence enflamme la Chambre des députés et toute la France, on a inventé des multitudes de systèmes pour arriver à la solution radicale du problème social. Les gouvernements de tous les pays ont dirigé leurs efforts dans ce sens, on a voté loi sur loi, mais le tout n'a servi qu'à démontrer avec plus d'évidence encore qu'on ne peut espérer qu'un palliatif aux maux dont souffre la société.

On ne peut pas prétendre que le problème sera résolu par la force. Il n'y a pas à l'heure présente un seul pays au monde qui pourrait donner de plus grandes espérances que l'Allemagne de voir résoudre le problème par la force. Ce pays possède probablement la plus formidable armée de la terre ; l'empereur d'Allemagne est le chef suprême absolu de cette armée, et malgré cette puissance à sa disposition, malgré sa bravoure qui confine à la témérité, que tous lui reconnaissent, il n'a jamais songé à recourir à la force pour résoudre le problème social. Bien au contraire. Quand le Reichstag allemand est amené à s'occuper de ces questions, que fait-il ? Il vote une pension à tous les ouvriers âgés ; dans toutes les villes dont la population est de 20,000 âmes ou plus, il fait instituer des tribunaux industriels. Il est donc évident que la force ne pourra jamais résoudre le problème.

Mais si la force est impuissante, réussira-t-on mieux par la science ? Non, s'il faut en croire des hommes comme Renan, Herbert Spencer et un savant allemand. Ces trois hommes qui personnifient les trois races latine, anglo-saxonne et teutonne, sont unanimes à déclarer sans restriction que la science est impuissante en présence du problème social ; ils s'accordent aussi à dire que plus on étudie la question, plus on devient convaincu qu'il faut se contenter de chercher des palliatifs aux troubles sociaux de l'heure présente.

Mais bien qu'il ne soit du pouvoir ni de la force, ni de la science, ni des lois, d'apporter un remède radical à la situation, sera-t-il dit que des législateurs, comme nous le sommes tous ici, dans un pays jeune, vigoureux, entreprenant et dont les progrès sont si étonnants, vont se croiser les bras et rester indifférents en présence des regrettables conflits qui sont venus assombrir notre horizon social, au cours de l'année écoulée ?

Il est possible que par le passé l'esprit public de ce pays se soit fait illusion et ait cru que le Canada échapperait aux troubles sociaux auxquels d'autres pays ont été en proie. Si tel est le cas, nous étions dans l'erreur, et à l'heure présente, nos illusions doivent être dissipées. Nous avons eu les yeux ouverts sur la gravité de la crise par les regrettables événements de Buckingham, où le sang a coulé, où des vies ont été sacrifiées, dans une rencontre entre les représentants du travail et du capital.

Mais je suis heureux et fier de pouvoir proclamer qu'à partir de ce moment le Gouvernement s'est appliqué à la tâche d'élaborer un projet de loi destiné à prévenir le retour d'évènements aussi déplorables que ceux dont nous avons été témoins l'an dernier.

Le projet de loi qui a été déposé cet après-midi avec tant d'éloquence par l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) est un grand pas dans la bonne voie. Il diffère radicalement des méthodes suivies jusqu'à ce jour dans ce pays. Quel est, en résumé, le principe dont s'inspire le projet ? Si votre industrie a quelque rapport avec ce qu'on peut appeler un service de transport ou un service d'utilité publique, que vous soyez l'employeur ou l'employé, le projet de loi statue que vous ne pourrez pas gêner ce service avant que l'Etat se soit enquis des causes du conflit. Que vous soyez l'employeur ou l'employé, vous ne pourrez pas nuire au fonctionnement de ce service, avant d'avoir notifié à l'Etat, représenté dans l'occurence par le ministre du Travail et ses fonctionnaires, que vous avez une difficulté à régler et que vous requerrez son intervention ; si vous négligez ou refusez de remplir cette formalité, vous devenez passible d'une amende de $10 à $20 si vous êtes l'employé et de $100 à $1,000, si vous êtes l'employeur, pour chaque jour de retard.

Non seulement, monsieur l'Orateur, l'employeur et les employés sont tenus de donner cet avis, mais ils doivent attendre que l'Etat ait constitué un conseil désigné en partie par les intéressés, attendre le résultat des tentatives de conciliation, et si elles ne réussissent pas, d'attendre qu'une enquête ait eu lieu, qu'un rapport ait été fait et qu'une sentence arbitrale ait été transmise au ministre. Après que toutes ces formalités auront été accomplies, si l'employeur ou les employés refusent de se conformer à cette sentence arbitrale, alors et alors seulement, la grève ou le lockout pourra être déclaré.

Quelles seront les conséquences, ou plutôt les principales conséquences de ce projet de loi ? Il obligera d'abord les intéressés à appliquer la maxime qui recommande d'attendre la fin de la tempête avant de mettre à la voile. En obligeant les employeurs et les employés à temporiser, on donne aux passions le temps de se calmer. Je considère ce point comme si important, que si le projet de loi ne contenait rien autre chose, il faudrait quand même l'adopter. Il n'y a pas à nier que l'influence d'un troisième élément, qui est censé être impartial et désintéressé, sera énorme pour imposer la conciliation, car, après tout, monsieur l'Orateur, dans ces questions, il y a deux choses dont l'évidence saute aux yeux. Premièrement, toute grève et tout lockout causent des pertes considérables aux employeurs et aux employés, et, deuxièmement, il existe chez les

parties en conflit une disposition naturelle à s'en remettre à une troisième partie pour le règlement des difficultés.

Dans le cas ou les moyens de conciliation auraient échoué, l'enquête prévue par le bill fera connaître tout ce qui concerne la cause et la nature du conflit, et cette exposition publique de tous les faits donnera aux deux parties une connaissance plus complète, plus juste de leurs devoirs et de leurs droits respectifs et aussi de leurs obligations envers la grande masse de la communauté. Dans bien des cas, les divulgations de l'enquête pourront amener, automatiquement pour ainsi dire, un règlement qui, sans cela, aurait été impossible. Il est aussi raisonnable de supposer que la décision des arbitres sera acceptée par les deux parties.

Il faut bien tenir compte, aussi, d'un des agents les plus puissants, les plus importants dans le règlement d'un différend ; et ce facteur, quel est-il ? C'est l'opinion publique. Malgré ce qu'a pu dire M. Guyot, je crois, un économiste français, et quelques autres à sa suite, il est certain que l'opinion publique est très puissante et que son influence est bienfaisante et salutaire. Nous connaissons tous la proposition philosophique que le consentement de tous est un critérium de vérité. Le philosophe qui a émis cette expression voulait, sans doute, parler de l'opinion de l'humanité en général. Prise dans ce sens, c'est une proposition absolue, mais si on la restreint à l'opinion d'un pays ou d'une province, je crois qu'en effet l'opinion publique est en quelque sorte un critérium de vérité.

Et, dans le cas qui nous occupe, comment cette opinion publique se formera-t-elle ? Elle ne se formera pas dans les réunions démagogiques, où les passions sont maîtresses. Elle naîtra des conversations, des discussions calmes, des écrits des journaux. La presse canadienne, comme toutes les institutions humaines, est sujette à errer ; elle n'est pas infallible ; mais je suis fier de pouvoir dire ici, en présence de tous mes collègues, que lorsqu'elle se dégage des passions politiques, des préjugés nationaux et religieux, la presse du Canada est, en général, impartiale et qu'elle traite les questions publiques d'après les données de la raison et du plus pur patriotisme.

A l'heure présente, les journaux pénètrent dans toutes les familles ; ils sont admis dans le palais du riche et dans la mansarde du pauvre. On les lit au coin du feu, ou en commente les écrits à table, en famille, et c'est ainsi que la presse exerce une énorme influence. Je suis convaincu que, sur une question aussi importante que le règlement d'une grève, la presse canadienne saura s'entendre sur la note juste, et qu'une forte proportion des grèves à redouter sera évitée.

Le projet de loi stipule encore que toute compagnie, toute industrie, si elle le juge à propos, pourra se prévaloir de ses dispositions, et il faut espérer que toutes les entreprises dans lesquelles surgira un conflit, s'empresseront de s'adresser au conseil d'arbitrage, pour le faire régler.

Ce projet n'est pas parfait. Nous avons déjà entendu quelques critiques, et nous en entendrons d'autres. Il sera critiqué par ceux qui trouvent qu'il est trop avancé, qu'il donne trop dans le socialisme, et que son développement naturel peut amener la ruine des institutions existantes. Ma réponse à ces réactionnaires timorés est bien simple. Je leur réponds que nous vivons dans un siècle de progrès ; que nous ne pouvons pas ignorer les progrès accomplis par les idées socialistes,—le socialisme chrétien,—au Canada ; que le char du progès si éloquemment décrit, il y a quelques années, par l'honorable député de Gloucester (M. Turgeon), s'avance à une allure excessivement rapide, et que ceux qui refusent d'y prendre place sont voués à la solitude, à l'oubli et à la misère.

Le projet de loi sera aussi critiqué par ceux qui trouvent qu'il ne va pas assez loin. Quelques-uns, comme l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) peut-être, diront que le Gouvernement devrait établir l'arbitrage obligatoire. Je ne sais pas si je saisis bien le sens des remarques de l honorable député dans le débat de l'autre jour, sur lequel les règles de la Chambre ne me permettent pas de revenir, mais je puis dire que si l'arbitrage obligatoire est une bonne chose, ce projet de loi est un grand pas pour y aboutir, et que la plus sure manière d'atteindre un but est de s'en rapprocher graduellement.

On a aussi prétendu, monsieur l'Orateur, que les classes ouvrières du pays avaient de fortes objections à ce projet, et surtout à cet article relatif au privilège qu'ils ont de former des associations et d'en observer les règlements.

Je suis certain que tous les membres de cette Chambre n'ont qu'un désir, celui de rendre justice à toutes les classes de la société et bien que le but ostensible de ce projet de loi soit de protéger la grande masse de la population, il ne vise aucunement à gêner les droits et privilèges des ouvriers. Je n'ai pas le moindre doute que lorsque les ouvriers connaîtront mieux les dispositions du bill, ils les accepteront. Si, toutefois, il y a quelque chose à corriger, quelque point à modifier, je n'ai pas de doute que lorsque le projet sera discuté en comité général, le Gouvernement ne refusera pas d'écouter les représentations des ouvriers.

Il est évident que les ouvriers et les patrons sont également opposés à l'arbitrage obligatoire. Les deux éléments les plus directement intéressés ne veulent pas de ce mode de règlement. Comme preuve, il suffit de citer un passage de la déclaration de la fédération des employeurs de la Nouvelle-Zélande :

Dans les îles du Sud surtout, les choses sont devenues intolérables. Les unions ouvrières attaquent ouvertement les employeurs,

menacent d'ignorer la loi et de revenir aux anciennes méthodes. Il n'y a jamais eu plus de froissements dans les questions ouvrières qu'à présent.

Voilà l'opinion des patrons. Voyons celles des employés. La voici en quelques mots :

La conférence ouvrière de la Nouvelle-Zélande déclare qu'elle n'a aucune confiance dans ses tribunaux d'arbitrage tels que constitués.

Il y a encore plus. Le congrès des arts et métiers qui a siégé en Angleterre, au mois de septembre dernier, a été saisi d'une proposition d'arbitrage obligatoire. L'auteur de la proposition était un M. Ben. Tillett, et le projet était ainsi rédigé :

Qu'en vue du grave danger national qui menace le commerce et des souffrances qu'infligent les lockouts et les grèves, le congrès approuve hautement le principe de l'arbitrage et de la conciliation tant volontaire qu'obligatoires, pour le règlement des conflits dans l'industrie.

Il est intéressant de savoir comment le vote s'est divisé sur cette proposition. Les suffrages des classes ouvrières de l'Angleterre sur cette question, se sont répartis de la manière suivante : contre l'arbitrage obligatoire, 938,000 ; pour, 451,000 ; ce qui fait voir que par un vote de deux contre un, l'arbitrage obligatoire a été repoussé.

Il est donc évident que les employeurs et les employés sont également hostiles à ce mode de règlement et je crois qu'il s'écoulera beaucoup de temps avant qu'ils s'y montrent favorables. Ni les uns ni les autres ne veulent de l'arbitrage obligatoire, parce qu'ils supposent que ce mode gênerait leur liberté individuelle, et cette crainte n'est pas dénuée de fondement. Le capitaliste croit qu'il n'y a pas d'autre pouvoir au monde que la richesse, et de leur côté, les ouvriers croient que dans une société démocratique, le pouvoir doit être du côté du nombre et non du côté de la richesse. Tant que ces idées existeront dans l'esprit des capitalistes et des ouvriers, ils repousseront l'arbitrage obligatoire.

Pour résumer, je dis qu'à mon sens cette loi rendra d'inappréciables services à la société. En retardant la décision de l'employeur et des employés, décision presque toujours prise dans un moment de passion, en introduisant un élément de conciliation, en faisant pénétrer un rayon de charité chrétienne dans l'esprit des antagonistes, en invitant l'oponion publique inspirée par la presse à peser de tout le poids de son influence, on réussira à renverser les barrières qui paraissent infranchissables, élevées par la discorde.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): Monsieur l'Orateur, je m'impose une tâche difficile en prenant la parole à cette heure avancée de la nuit et en succédant à mon honorable ami, l'éloquent député de la Beauce (M. Béland), mais je tiens seulement à dire qu'après avoir aussi entendu l'éloquent discours de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) je me félicite d'avoir déjà appuyé une candidature ouvrière et que je me sens encouragé à le faire encore.

Quant au principe du projet de loi, je crois que la Chambre est unanime à l'approuver. Il n'y a aucun doute que ce projet, dont le but est de rapprocher l'employeur et les employés, fera beaucoup pour prévenir les grèves, car la plupart de ces grèves, monsieur l'Orateur, sont le résultat d'un malentendu. Un autre fort argument en faveur du projet, c'est qu'il imposera une enquête et portera toutes les circonstances du conflit à la connaissance du public et le plus souvent l'opinion publique réglera la question.

L'honorable député de Maisonneuve dit que dans une grève les grévistes cherchent toujours à avoir l'opinion publique en leur faveur, et s'ils y réussissent, ils sont certains de gagner leur point. Je crois qu'il a raison et il ne peut guère se tromper, puisqu'il parle par expérience. Le projet de loi aura non seulement l'effet de protéger l'employeur et les employés, mais ce qui est encore de beaucoup plus important, il protégera le troisième élément qui est toujours concerné dans les grèves, car le grand public a toujours à souffrir plus ou moins des effets d'une grève. Je pourrais citer comme exemple une grève qui a eu lieu à Montréal, en 1901, celle des cigariers, qui a duré quinze ou seize mois, qui a coûté $165,000 à l'union, et dans laquelle l'union a été vaincue.

Cette grève n'aurait jamais eu lieu, si à cette époque nous avions eu une loi comme celle dont le projet est en discussion ce soir. Si une enquête avait été instituée, si tous les faits avaient été portés à la connaissance du public, l'opinion publique se serait prononcée et on serait arrivé à un règlement. Les grévistes n'auraient pas dépensé tout cet argent, ils auraient continué à retirer leurs salaires et les patrons n'auraient pas eu à subir les pertes qu'ils ont subies.

On a prétendu que ce projet de loi empiète sur la liberté individuelle; dans la réalité, il en est ainsi de tous les tribunaux. Tout tribunal devant lequel un citoyen est tenu de comparaître est une entrave à sa liberté personnelle, et je ne crois pas que cet argument soit une raison pour combattre le bill. On a dit aussi que les employés seront peu disposés à se conformer à ses dispositions. Je crois que si l'on consulte la statistique, on constatera que 99 fois sur 100, les ouvriers, dans le monde entier, se sont toujours montrés disposés à accepter la conciliation chaque fois qu'elle leur a été offerte. En France, par exemple, il y a eu une loi de conciliation, qui malheureusement n'a pas donné de résultats, parce

que les patrons ne voulaient pas se conformer à ses dispositions; or, dans ce pays, 613 fois les ouvriers ont demandé l'application de cette loi, et les patrons, 13 fois seulement; les ouvriers ont repoussés les offres de conciliation 24 fois et les patrons, 384 fois; les ouvriers ont refusé l'arbitrage 8 fois et les patrons, 97 fois.

Il y a, à mon avis, un autre argument en faveur de ce projet de loi, dont les grandes lignes ont été exposées à la Chambre avec tant d'éloquence par l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux). C'est un acheminement vers l'arbitrage obligatoire. Je n'admets pas, avec l'honorable député de la Beauce (M. Béland), que l'arbitrage obligatoire ne donne pas satisfaction dans la Nouvelle-Zélande. Le système n'est pas en vigueur depuis bien longtemps dans ce pays, et il est peut-être difficile de le juger en toute connaissance de cause, mais il est certain qu'il fonctionnè à la satisfaction générale, et qu'avec le temps il devient de plus en plus apprécié.

Je répète que le projet en discussion est un acheminement vers l'arbitrage obligatoire et que ce mode de règlement des conflits entre patrons et ouvriers donnera des résultats de plus en plus satisfaisants, à mesure qu'il sera mieux compris. Les dispositions de ce bill peuvent gêner la liberté des patrons et aussi celle des ouvriers, mais les deux parties doivent être disposées à faire quelques sacrifices pour le bien général.

L'arbitrage obligatoire aura nécessairement pour effet de prévenir les grèves, mais ces dernières sont quelquefois justifiables, et dans bien de cas les ouvriers sont obligés d'y recourir, comme au seul moyen qu'ils aient de défendre leurs droits. Par exemple, la grève des mineurs de la Pennsylvanie valut une augmentation de 10 p. 100 dans les salaires des ouvriers, une réduction des heures de travail, l'arbitrage, en cas de différend, une échelle minimum des salaires et l'interdiction de toute distinction entre les mineurs unionistes et les mineurs non unionistes.

Ceci m'amène à parler des articles 62 et 63 du projet de loi. Non seulement je considère que l'article 63 devrait être rayé, mais je conseillerais d'introduire dans le bill une disposition semblable à celle que contient la loi de la Nouvelle-Zélande, laquelle exige que la préférence soit donnée aux ouvriers unionistes. La raison en est simple : la main-d'œuvre organisée, pour protéger les intérêts de la classe ouvrière, est obligée de s'imposer de grands sacrifices et il n'est que juste qu'elle ait quelque compensation.

Quant à l'article 58, bien que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) le condamne, je considère que c'est un des meilleurs de tout le projet. Il est vrai qu'il empêchera les patrons de congédier leurs ouvriers et ces derniers de quitter le travail pendant l'arbitrage, mais il les laissera exactement dans la position où ils étaient avant le conflit et cette disposition empêchera les froissements pendant le règlement ou du moins tant que le différend n'aura pas été porté au tribunal de l'opinion publique.

A mon avis, ce projet de loi n'est pas complet ; je regrette qu'il ne contienne pas de dispositions relatives au travail des enfants, au minimum de salaire et aux conditions hygiéniques des ateliers. L'employeur semble s'imaginer que lorsqu'il a payé à l'ouvrier le salaire qu'il lui doit, il a accompli tout son devoir. C'est là une erreur fondamentale. Le patron devrait être, comme autrefois, un père pour ses ouvriers, il devrait les protéger, les faire vivre dans un milieu sain, leur donner le temps de se reposer et d'orner leur intelligence par l'étude des connaissances techniques se rapportant à leur métier. Je suis en faveur du système de " three eights " : huit heures de repos, huit heures d'études, huit heures de travail. Un homme fournit plus de travail en huit heures qu'en douze, car un ouvrier surmené ne remplit pas bien son devoir et les accidents se produisent presque toujours lorsque les ouvriers sont astreints à l'ouvrage plus longtemps que ne le veut la nature.

Je crois que la manière la plus efficace de régler toutes ces difficultés ouvrières serait l'institution des contrats collectifs du travail par lesquels un patron demanderait aux unions ouvrières de lui fournir un certain nombre d'ouvriers à un salaire déterminé. Si ces contrats collectifs étaient mutuellement signés, toutes les difficultés seraient aplanies pendant la durée des contrats, et la situation en serait grandement améliorée. Quoi qu'il en soit, le projet de loi, dans son ensemble, est un pas dans la bonne voie, et je félicite l'honorable ministre du Travail et le Gouvernement d'avoir saisi le Parlement d'un projet de loi véritablement libéral.

(La motion est adoptée, le bill est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.)

Sur l'article 1er.

L'hon. M. LEMIEUX : Je propose que le titre du bill soit modifié et libellé comme suit :

Acte ayant pour objet d'aider à prévenir et à régler les grèves et les contre-grèves dans les houillères et dans les industries se rattachant à des services publics.

Je suppose qu'on pourra conserver le titre abrégé : Loi des enquêtes en matière de différends industriels."

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Le comité fait rapport de l'état de ses délibérations.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR: De quoi nous occuperons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous discuterons quelques projets de loi et nous passerons ensuite aux subsides.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et vingt minutes, vendredi.)

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 15 février 1907.

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

### DEMANDES DE DOCUMENTS.

L'hon. M. FOSTER : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je veux appeler l'attention de l'honorable ministre de la Milice sur le livre de documents déposés se rapportant à la correspondance échangée avec la compagnie qui vend les carabines à sous-cibles. Il est question de deux lettres du 6 octobre 1904, à la page 67 de l'état déposé, lettres adressées à l'honorable ministre par M. Brown, le 7 octobre. Cette correspondance manque. A la page 98 de l'état déposé, le ministre en écrivant à M. Jewel accuse réception d'une lettre du 13 courant; cette lettre n'est pas produite. A la page 191, M. Jewel dans une lettre écrite le 12 juin, mentionne une lettre qu'il aurait écrite au ministre le 31 mai ; ce document manque aussi. Il me semble donc que plusieurs lettres que M. Jewel a écrites à l'honorable ministre ne se trouvent pas dans la liasse déposée. J'en enverrai la liste à mon honorable ami.

### ADOPTION DU BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

Le projet de loi (n°85), déposé par l'honorable sir F. Borden, est lu en 2e délibération, et la Chambre décide de se former en comité général pour l'examiner.

Sur l'article 1er :

Est modifié le paragraphe premier de l'article 432 du code criminel, par l'addition des mots suivants à la suite des marques spéciales à employer sur les effets militaires appartenant à Sa Majesté pour le Gouvernement du Canada, savoir : " Effets militaires, la flèche large à l'intérieur de la lettre C ".

M. R. L. BORDEN : Comment sera libellé tout l'article ?

Sir FREDERICK BORDEN. Cette modification est ajoutée au paragraphe 1er de l'article 432 ainsi conçu :

Les marques suivantes pourront être appliquées dans ou sur toutes munitions publiques, pour indiquer qu'elles appartiennent à Sa Majesté.

Suit l'énumération des effets et des marques que ceux-ci doivent porter :

| Munitions. | Marques. |
|---|---|
| Cordages de chanvre et de fil métallique. | Fils blanc, noir ou de couleur, mêlés au chanvre et au fil métallique respectivement. |
| Toile à voile, vareuses, hamacs et sacs de marins. | Une ligne bleue allant en serpentant. |
| Etamine. | Un double galon dans la chaîne. |
| Chandelles. | Fils de coton bleu ou rouge dans chaque mèche, ou mèches de coton rouge. |
| Bois de construction, métaux et autres munitions non énumérées. | Une flèche large avec ou sans les lettres " W.D." |

L'amendement a pour but de permettre au ministère de reconnaître partout les objets qui lui appartiennent et qui lui auraient été dérobés.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté).

### DISCUSSION DU BILL RELATIF A L'ARPENTAGE DES TERRES FEDERALES.

L'hon. M. OLIVER propose la deuxième lecture du projet de loi (n° 59) concernant l'arpentage des terres publiques du Canada et les arpenteurs autorisés à faire ces arpentages.

Monsieur l'Orateur, ce bill a pour but de réunir sous une même législation, sauf de légers amendements, les dispositions de la loi actuelle relative aux terres fédérales. Cette loi a été modifiée à diverses reprises depuis 1870. Les dispositions se rapportant à l'arpentage des terres et aux conditions qui sont exigées des arpenteurs chargés d'exécuter ce travail ont toujours été comprises dans cette loi. Celle-ci ayant été fréquemment et si nécessairement modifiée, on a cru opportun de réunir sous un même groupe des dispositions qui semblent ne pas concorder ensemble. C'est pourquoi nous avons l'intention de supprimer dans la loi des terres les dispositions se rapportant à la méthode à suivre pour faire ces arpentages et aux aptitudes exigées des arpenteurs chargés de faire ces travaux ; nous voulons les réunir dans ce bill. Nous fournirons certaines explications—elles sont imprimées—des différents articles, ce qui permettra au comité

de bien comprendre la nature des modifications proposées. Ces dernières, du reste, ne sont pas très importantes.

M. R. L. BORDEN : En réalité, ce projet de loi a pour but d'éliminer de la loi des terres fédérales les dispositions qui se rapportent particulièrement aux arpenteurs, à leurs qualités professionnelles et à la nature du travail qu'ils devront faire. On réunit ces dispositions dans un statut séparé sans y apporter de changements importants.

L'hon. M. OLIVER : C'est là toute la question. Les changements sont insignifiants, quant à la méthode des arpentages et aux conditions qu'on exige des arpenteurs. Je puis dire que dans la préparation de ce projet de loi, je me suis guidé presque entièrement sur les conseils du chef du service des études topographiques ; il m'aidera à faire mieux comprendre ce bill par le comité.

(La motion est adoptée ; le bill est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour l'examiner.)

M. R. L. BORDEN : L'un des représentants du Nord-Ouest est obligé de s'absenter aujourd'hui. Il ignorait qu'on discuterait cette question cet après-midi. Il aimerait, cependant, exprimer son opinion sur ce sujet mardi prochain ou dans n'importe quelle circonstance où ce bill sera soumis de nouveau à nos délibérations, si l'honorable ministre voulait consentir au renvoi de la discussion des articles.

L'hon. M. OLIVER : Il n'y a pas d'objection à cela, mais j'aimerais à procéder à l'étude de ce projet de loi aujourd'hui, sauf à ne pas finir la discussion des articles en comité général.

M. R. L. BORDEN : Certainement, c'était là ce que j'entendais dire.

Sur l'article 5 (système géodésique; townships et sections de townships).

M. SAM. HUGHES : Le diagramme que nous avons ici est celui en usage dans les Territoires. Est-ce qu'il ne serait pas opportun, vu que cette région se développe, de permettre qu'on exerce une certaine discrétion quant aux arpentages des terrains numérotés 36 et 25 et 24 et 13 ? Dans beaucoup de parties du Nord-Ouest, au lieu de tracer les chemins de l'est à l'ouest à tous les deux milles, on en établit à chaque mille.

L'hon. M. OLIVER : La Chambre devra sans doute s'occuper de cette question, mais j'ai déjà dit que nous ne modifions pas la loi dans aucun de ces détails importants. Ce que mon honorable ami nous suggère de faire représente une modification très sérieuse et qu'il ne serait pas opportun d'adopter, à mon avis. Les arpentages, tels qu'ils se font à présent, sont satisfaisants dans la plupart des cas. Quand ils ne le sont pas, cela dépend de la nature montagneuse ou escarpée du pays ; dans ces cas-là le seul moyen de faire face à la situation, c'est d'avoir recours à des arpentages spéciaux exécutés sous la direction du gouvernement provincial.

SAM. HUGHES : Supposons le cas d'une ville qui se trouve à mi-chemin entre deux sections ; les cultivateurs sont obligés de faire un détour d'un mille pour atteindre leur chemin. Si l'honorable ministre veut refléchir un moment il constatera qu'une demi-douzaine d'endroits importants se trouveraient placés dans ce cas-là.

M. LAKE : Dans ce diagramme, on trouve à tous les milles des doubles lignes qui s'étendent du nord au sud, et à tous les deux milles des lignes parallèles qui partent de l'est et se dirigent vers l'ouest. Cela signifie-t-il que le département a l'intention de continuer ce système-là. Si je ne me trompe, les arpenteurs avaient préparé leurs plans de façon à permettre la construction d'une route publique à tous les milles.

L'hon. M. OLIVER : C'est ce qui se fait de l'est à l'ouest, mais non du nord au sud.

M. LAKE : Je crois que l'honorable ministre constatera que le sentiment unanime permettrait cette réserve pour un chemin public à chaque mille. J'ai eu l'occasion de m'occuper de l'ouverture des chemins locaux dans mon propre district ; une partie de ce dernier pouvait construire des chemins publics à chaque mille, tandis que les habitants de l'autre partie ne pouvaient se prévaloir de ce privilège qu'à tous les deux milles, ce qui est un grand inconvénient. J'espère que ce système sera universellement adopté à l'avenir.

M. SAM. HUGHES : Je crois que les anciens arpentages accordaient un chemin aux habitants qui se trouvaient à un mille, mais, il y a quelques années, on opéra un changement en accordant un chemin à tous les milles dans la direction nord et sud et à tous les deux milles dans celle qui s'étendait de l'est à l'ouest.

L'hon. M. OLIVER : Jusqu'en 1883, toutes les divisions comprises entre les sections devaient être réservées pour servir à des chemins publics, mais vers cette année-là, la loi fut modifiée et l'on décréta qu'il y aurait une concession de terrains pour les chemins publics à chaque mille à l'est et à l'ouest et à tous les deux milles s'étendant du nord au sud. Nous nous en sommes tenus à ce principe depuis ce temps-là et bien que, en réalité, cette question soit toujours discutable, personne ne m'a manifesté le désir de modifier la législation sous ce point ; voilà pourquoi ce projet de loi ne contient aucune modification dans ce sens.

M. LAKE : Je suis certain que dans ces parties du pays qui sont coupées par des déclivités, des marais, etc., le ministre constatera combien il est utile d'avoir ces con-

cessions pour les chemins à chaque mille. Le gouvernement provincial a dépensé des sommes énormes pour l'établissement de ces voies publiques ; il faudra dépenser encore des montants plus considérables pour l'ouverture des routes principales, parce qu'il arrive souvent qu'un chemin détourné est la seule voie qui soit réellement propice aux voyageurs.

L'hon. M. OLIVER : Il n'y a pas de doute que ce fait se produit fréquemment, mais je me demande comment nous pouvons nous prémunir contre cet état de choses. Cette question n'a pas été étudiée d'une façon suffisante ; nous ne faisons que suivre le système qui est depuis longtemps en vigueur. A mon avis, la plupart des intéressés se sont prononcés en faveur du maintien de cet état de choses. Les cas spéciaux mentionnés par l'honorable député relèvent du gouvernement provincial, qui a toute l'autorité voulue, et c'est à la législature d'agir.

L'arpenteur doit toujours indiquer comme dimensions et contenance des quarts de sections ou autres morceaux de terre irréguliers qu'il arpente, ce que mesure et contient réellement le terrain ; toutefois quand les réserves pour chemins ne séparent pas les sections mais les traversent, l'aire réservée n'est pas comprise dans la contenance à indiquer d'un quart de section ou autre morceau de terre.

M. LAKE : Qu'est-ce que cela signifie ?

L'hon. M. OLIVER : Il s'agit de faire face à l'état de choses que nous crée la réserve faite aux chemins de fer de la Colombie-Anglaise. Vu la nature de ce pays, il a fallu insérer dans la loi une disposition spéciale réservant des terrains pour les chemins publics. Afin d'accorder 160 acres à chaque intéressé, des arpenteurs ont établi une retenue de 3 acres sur un quart de section. La superficie comprise par le chemin public ne serait pas enlevée du quart de section.

Sur l'article 22 :

Partout où, par suite d'une erreur dans l'arpentage, une borne n'est pas à la place où elle aurait dû être dressée, le ministre peut ordonner que cette borne soit enlevée et qu'une nouvelle borne déterminant la limite d'un terrain pour lequel il a été délivré des lettres patentes ne sera déplacée sans le consentement par écrit du propriétaire de ce terrain ; et une borne déterminant la limite d'un terrain tenu à titre de homestead ou à bail, ou en vertu d'une license ou d'une promesse de vente, ne sera non plus déplacée sans le consentement par écrit de l'occupant de ce terrain, à moins que l'erreur dans la position de la borne ne soit d'au moins cinq chaînes, auquel cas le ministre peut, sans le consentement de l'occupant, autoriser la rectification de l'erreur, mais la ou les personnes acquérant par suite de cette rectification quelque terrain auquel des améliorations ont donné de la plus-value doivent être tenues d'en payer à l'intéressé telle somme que peut déterminer le ministre.

L'hon. M. OLIVER : C'est la seule modification sérieuse apportée à ce bill. Suit une longue explication de cet article, dans laquelle on constate une couple d'erreurs de copiste. Ainsi, le mot "dix-huit" dans la huitième ligne, qui termine cette explication, devrait être remplacé par le mot "quinze". Et dans la seconde ligne, avant d'arriver à la fin de la page, le mot "trente" devrait remplacer les mots "trente-cinq".

M. R. L. BORDEN : J'ai une vague idée du fonctionnement qu'aura toute cette législation, mais je demanderais à l'honorable ministre de rendre celle-ci plus explicite. Il s'agit d'une erreur dans l'arpentage ; cela signifie que les limites d'un township sont mal tracées; et, par conséquent, que les limites des terrains qui s'y trouvent, sont à dix ou a quinze chaînes de l'endroit où l'on devrait les trouver. Est-ce là l'idée que l'honorable ministre a formée ?

L'hon. M. OLIVER : Il pourrait ne pas s'agir des limites d'un township, mais d'une section particulière.

M. R. L. BORDEN : Si les limites du township sont bien établies, est-il probable qu'il y ait erreur quant aux sections comprises dans ce township ?

L'hon. M. OLIVER : Cela n'est pas probable, mais cela peut arriver. Le fait ne se produit pas fréquemment, mais nous espérons pouvoir prévenir cette éventualité. Les limites de certains cantons sont établies par des arpenteurs qui travaillent à la journée. Les lignes transversales qui séparent les sections sont déterminées par des arpenteurs qui prennent cette besogne à soumission ; ces derniers ne peuvent nous assurer un travail aussi efficace ni aussi certain que celui qu'exécute l'arpenteur qui n'obtient de travail que suivant la besogne qu'il accomplit. Ce fait ne se produit pas fréquemment, mais il est à désirer qu'on le prévienne.

M. R. L. BORDEN : S'il ne s'agit que d'un déplacement de cinq chaînes, vous ne faites pas de changement. . .

L'hon. M. OLIVER : Excepté lorsque la personne qui réclame la propriété de ce terrain y consent.

M. R. L. BORDEN : Ce qui revient à dire qu'une personne peut posséder plus que ce qu'elle n'a droit d'avoir, alors que le propriétaire voisin se trouve privé d'une partie de son terrain. Si cette erreur ne représente pas cinq chaînes, on ne peut la corriger sans le consentement de celui dont le terrain se trouve agrandi, parce que le premier intéressé serait trop heureux de consentir, cela va de soi. Si cette erreur représente plus que cinq chaînes, pouvez-vous la corriger sans le consentement des intéressés ?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudrait-il nous donner, en se servant

d'un langage non technique, une courte explication de la façon dont il pourrait corriger cette erreur ?

L'hon. M. OLIVER : L'erreur est réparée sur le terrain même.

M. R. L. BORDEN : Voici ce que j'entendais dire. Cette erreur pourrait être réparée si vous changez les limites des townships. Supposons, par exemple, qu'il s'agisse d'un township de six milles carrés comprenant 36 milles de superficie ; allons-nous permettre au département de modifier les limites de ce township, si cela n'est pas nécessaire, ou doit-on s'en tenir strictement aux sections comprises dans ce dernier, ou cette règle doit-elle s'appliquer dans les deux cas ?

L'hon. M. OLIVER : Dans les deux cas ; mais nous ne croyons pas que cette occasion nous soit offerte quant aux arpentages de townships ; nous craignons plutôt que des difficultés surgissent relativement aux lignes tracées par les arpenteurs dont les services sont payés à l'entreprise. Il va de soi que pour ces derniers tout le travail véritable ne consiste qu'à suivre le tracé fait par l'arpenteur. Nous employons non pas celui qui exécute ce travail à l'entreprise, mais un arpenteur dont le nom figure parmi les fonctionnaires qui reçoivent des appointements réguliers du département pour exécuter ces arpentages. Cet arpenteur examine le bien fondé de la réclamation, constate s'il y a eu une erreur et rend sa décision en conséquence.

M. R. L. BORDEN : Le changement de locataire des limites d'un township se trouve-t-il à permettre au département de mettre de côté d'autres townships? Supposons une rangée de townships qui tous ont la superficie voulue, à l'exception d'un seul qui mesure de 15 à 20 chaînes de trop dans un sens ou dans l'autre ; quand on arrive à corriger cetter erreur, est-il nécessaire de reborner toute la rangée de townships ? Je suppose que cela devrait être nécessaire.

L'hon. M. OLIVER : On me dit que cette disposition ne s'appliquera pas à la ligne extérieure du township, mais seulement dans tous les cas où il y a une erreur commise dans la ligne séparant deux sections ou deux quarts de section.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que j'avais laissé entendre d'abord. Dans ce cas-là, le département ne corrigera l'erreur que dans les limites du township, si cette erreur dépasse de 5 chaînes la ligne tracée par un arpenteur?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Il s'agit d'une question pourtant bien simple. On enlève à celui dont la part est trop grande l'excédent de cette partie de terrain pour la donner à celui dont le lot n'est pas aussi considérable. C'est là tout ce que vous faites.

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Et si les intéressés ont fait des améliorations sur leurs terrains, vous tenez compte de ces travaux-là?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Ou bien vous obligez la personne qui reçoit cette partie de terrain où des améliorations semblables ont été faites à récompenser l'auteur de ces travaux?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Supposons qu'il y ait une erreur dans la délimitation de tel ou tel township—l'honorable ministre dit que cette observation ne s'applique pas à cela—comment pouvez-vous corriger cette erreur; car j'ai dans l'idée que ce fait peut se produire?

L'hon. M. OLIVER : On m'informe que si la ligne extérieure d'un township est celle d'une section et qu'une erreur se produit dans ces cas-là, la règle s'appliquera dans la mesure que nous avons établie en discutant le droit des propriétaires dont les intérêts se trouvaient affectés par la ligne existante ; s'il y a erreur, cette ligne-là devrait être changée; dans ce cas-là, il ne s'agit pas d'arpentages de township, mais seulement du résultat d'un arpentage erroné concernant les sections particulières ou les quarts de sections.

M. R. L. BORDEN : Vous trouveriez qu'il vaut mieux laisser subsister cette erreur dans un seul township que de renouveler l'arpentage de toute une rangée de cantons?

L'hon. M. OLIVER : C'est là l'idée que nous nous sommes formée.

M. R. L. BORDEN : Je suis certain que les fonctionnaires du département connaissent comment régler ces questions ?

L'hon. M. OLIVER : Si l'arpentage de tout un township a été mal fait dans son entier, il nous faut nous occuper de cette erreur en ce qu'elle se rapporte aux particuliers, mais non pas au township dans son ensemble.

M. R. L. BORDEN : Parfait. Si un township a une superficie de cinq milles et trois quarts et que tous les autres mesurent six milles, vous laissez subsister cet état de choses plutôt que de corriger l'erreur en revisant l'arpentage de tous les townships intéressés.

L'hon. M. OLIVER : Je comprends que cette erreur ne pourra exister que dans le township intéressé. Quand la loi de 1883 a été modifiée, elle n'accordait que trois chemins dans un township ; c'était là faire fi de la forme régulière qui devait présider régulièrement aux arpentages.

M. R. L. BORDEN : J'ai déjà eu occasion de me plaindre de l'honorable ministre de l'Intérieur relativement aux moyens qu'il emploie ici, mais, aujourd'hui je dois le féliciter des notes qui expliquent son projet de loi. Déjà, j'avais suggéré cette réforme, mais je ne crois pas qu'on ait tenu compte de cet avis avant aujourd'hui. C'est une chose qu'on devrait faire ; dans la circonstance actuelle l'honorable ministre s'est bien tiré d'affaire, et je suis heureux de lui présenter mes félicitations.

L'hon. M. OLIVER : Il s'agit d'un projet de loi qui ne repose que sur des données techniques, et comme je ne suis pas un savant dans ces termes-là, je ne pouvais espérer fournir à la Chambre des explications intelligentes sans avoir recours à cette forme-là.

M. W. J. ROCHE : L'honorable ministre a dit que les arpenteurs de townships sont payés à la journée ; que le travail des arpenteurs de sections est loué parce que ces derniers n'ont pas les connaissances voulues pour faire un travail aussi exact que celui fait par les premiers. Ne serait-il pas préférable de les payer tous à la journée?

L'hon. M. OLIVER : Lorsqu'il s'agit de responsabilités plus fortes comme celles qui se rapportent à l'arpentage des townships, on s'efforce d'employer des arpenteurs d'une plus grande expérience.

M. W. J. ROCHE : Dans ce cas-là, parce que les arpenteurs de townships sont plus compétents. Il ne s'agit donc pas du mode de paiement.

L'hon. M. OLIVER : Il ne faut pas dire que l'arpenteur à l'entreprise ne connaît pas sa besogne, mais comme il a un travail à exécuter, il désire s'en débarrasser le plus tôt possible, ce qui le porte quelquefois à négliger son travail.

Sur l'article 23 (réarpentage sur requête).

M. LAKE : Un grand nombre des pierres ou autres marques indicatrices des arpentages faits il y a vingt-cinq ans, sont disparues. J'ai éprouvé beaucoup de difficulté à retrouver quelques-unes de ces bornes et comme il n'y a qu'un monticule à tous les deux milles, cela m'a occasionné encore plus de travail. Il serait grandement à désirer qu'on érigeât les poteaux qu'on trouverait à tous les demi-milles autour de chaque section, au lieu d'en ériger autour de deux sections, tel que cela se fait à présent.

L'hon. M. OLIVER : Ce que vient de suggérer mon honorable ami (M. Lake) devra être considéré favorablement ; quant à moi, bien que je ne sois pas prêt à accepter l'idée de l'octroi d'un chemin public additionnel, je crois que la proposition de l'honorable député d'ériger un poteau à tous les demi-milles de la ligne mérite d'être étudiée.

M. R. L. BORDEN : En quoi consistent ces bornes ?

L'hon. M. OLIVER : On creuse quatre trous qu'on remplit de terre à laquelle on donne la forme d'un monticule au sommet duquel on plante une barre de fer. Lors des anciens arpentages, on se servait de poteaux en bois que détruisirent les feux de prairies et de buisson. Il y a certainement un malaise sensible dans le cas exposé par mon honorable ami (M. Lake).

M. R. L. BORDEN : Il est a désirer que ces bornes soient permanentes, vu que le coût occasionné par de nouveaux arpentages serait beaucoup plus élevé que les dépenses de construction de monuments durables. Cette tige en fer pénètre-t-elle dans le sol ?

L'hon. M. OLIVER : Elle mesure 30 pouces de long et on l'enfonce jusqu'à 24 pouces dans le sol.

M. R. L. BORDEN : Je suppose qu'il y a une disposition législative contre ceux qui se permettraient d'enlever ces bornes et que des poursuites seront prises contre les coupables ?

L'hon. M. OLIVER. Oui.

Sur l'article 25 (nouvel arpentage pour remplacer le premier).

M. LAKE : Puis-je demander à l'honorable ministre s'il a eu l'occasion de prendre connaissance des requêtes des colons qui voulaient obtenir de nouveaux arpentages ? Je sais que dans certains cas, les colons éprouvent beaucoup de difficultés parce qu'ils ne peuvent trouver les bornes de leurs homesteads. Ces cas-là doivent être nombreux, et je voudrais exprimer l'espoir que l'honorable ministre fera disparaître ces difficultés le plus tôt possible.

L'hon. M. OLIVER : Il y a un grand nombre de requêtes pour de nouveaux arpentages, mais la difficulté que nous éprouvons en faisant un nouvel arpentage d'une terre qui est colonisée, provient de ce qu'une erreur a été commise, nous soulevons un procès entre les personnes concernées, ou bien nous attaquons les droits de ceux qui ne veulent pas être malmenés ; de sorte que très souvent nous nous trouvons en difficile posture.

Ainsi, bien que nous ayons reçu un grand nombre de requêtes pour nouveau arpentages, nous n'avons pas cru opportun, chaque fois, de nous rendre à ces demandes, surtout quand elles nous sont adressées par un petit nombre de colons habitant un township pourtant assez populeux. Nous croyons qu'il vaut mieux endurer les embarras que nous avons que de les augmenter en entreprenant ces nouveaux arpentages.

M. LAKE : Cela peut aller fort bien, si l'on se place au point de vue du Gouvernement ; quant à moi, je crois qu'il vaut mieux régler ces questions le plus tôt pos-

sible. Plus longtemps on attendra pour rectifier ces arpentages, plus on augmentera les difficultés si l'on veut en arriver à un règlement des différends qui peuvent surgir. Un certain nombre de colons nouvellement arrivés et qui se sont établis, surtout dans les districts déjà livrés à la colonisation, ont éprouvé beaucoup de difficultés dans la recherche des bornes de leurs homesteads. Il leur arrivait fréquemment de construire leur maison sur des terrains complètement en dehors de leurs propriétés. Dans un grand nombre de cas, ces terres n'ont pas été arpentées depuis longtemps, et je crois que le ministre ferait bien de se rendre à la demande d'un nouvel arpentage le plus tôt possible, parce que les bornes disparaissent, que les monticules sont détruits et qu'il est bien difficile de retracer les limites de chaque terrain.

L'hon. M. OLIVER : On pourrait invoquer beaucoup de raisons en faveur de l'argument de mon honorable ami. Les demandes pour de nouveaux arpentages dans les nouveaux townships ont été très considérables. J'espère que si nous demandons à la Chambre de nous voter, à cette session-ci, un crédit considérable pour de nouveaux arpentages, nos amis de la gauche entretiendront les mêmes idées que celles qu'ils ont maintenant sur ce sujet.

M. W. J. ROCHE : L'honorable ministre a-t-il reçu beaucoup de demandes de nouveaux arpentages pour des terrains déjà colonisés et les parties intéressées ont-elles refusé d'accepter ces arpentages ?

L'hon. M. OLIVER : On m'informe qu'il y a beaucoup de personnes dans ce cas-là.

M. W. J. ROCHE : Ces travaux de nouveaux arpentages se font-ils aux dépens du Gouvernement ou de ceux qui les demandent ?

L'hon. M. OLIVER : Aux frais de l'Etat. Ce n'est pas celui qui est déjà établi dans un township qui demande un nouvel arpentage, mais le nouveau venu.

M. W. J. ROCHE : Je me rappelle un cas contraire où les colons étaient depuis quelque temps d'avis que l'arpentage avait été mal fait et en demandèrent un nouveau. Il me semble que le second ne les contenta pas plus que le premier.

L'hon. M. OLIVER : C'est précisément ce qui arrive très souvent.

Sur l'article 31 (pose des monuments).

M. LAKE : N'est-il pas opportun de placer des poteaux plus lourds ou plus longs aux angles des townships avec des morceaux de quelque métal au fond. Ces bornes sont très importantes et tous ceux qui habitent dans les prairies de l'Ouest savent par expérience que les jalons sont constamment enlevés et perdus.



L'hon. M. OLIVER : On m'apprend que les poteaux aux angles des townships mesurent 5 pieds de longueur.

Sur l'article 44 (des clercs).

M. LAKE : Le ministre éprouve-t-il des difficultés à maintenir le nombre des arpenteurs fédéraux ? Les demandes se font-elles rares ?

L'hon. M. OLIVER : A l'heure qu'il est nous n'en avons pas trop.

M. LAKE : Certains règlements—par exemple, ceux qui ont trait au transfert d'un clerc d'un arpenteur à un autre—sont plutôt de nature à nuire aux clercs. Lorsqu'un clerc ne peut pas s'accorder avec l'un, il ne peut pas travailler sous un autre sans le consentement du premier.

L'hon. M. OLIVER : Jusqu'ici, il n'y a pas eu de difficultés à ce sujet.

Sur l'article 45 (des arpenteurs provinciaux).

M. LAKE : Le ministre a admis qu'il sera peut-être difficile de trouver des arpenteurs en nombre suffisant pour exécuter les travaux l'an prochain. Ce serait un grave inconvénient, vu les progrès rapides de la colonisation de l'Ouest. A-t-il un projet pour remplir les cadres ? Il me semble qu'il y a quelques années, le gouvernement territorial eut de grandes difficultés à se procurer des ingénieurs habiles pour faire exécuter les travaux nécessaires. Il lui aurait fallu plus d'arpenteurs fédéraux qu'il n'a pu en trouver. Il est probable que ceux-ci seront de plus en plus recherchés.

L'hon. M. OLIVER : Quarante-deux aspirants subissent actuellement des examens, de sorte que le nombre des arpenteurs augmentera beaucoup. S'il importe d'avoir assez d'arpenteurs, il importe encore plus d'en avoir qui jouissent d'une haute réputation.

(Il est fait rapport de l'état de la délibération.)

## VACANCE DU SIEGE DE TROIS-RIVIERES.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'une vacance est survenue dans la représentation du district électoral de Trois-Rivières par suite de l'acceptation d'un emploi rétribué à la nomination de la couronne par M. Jacques Bureau, député. J'ai enjoint au greffier de la chancellerie de la couronne de préparer un nouveau bref d'élection pour cette circonscription électorale.

## ORSERVATIONS SUR LA DELIMITATION DE LA FRONTIERE DU YUKON.

Sir WILFIRD LAURIER propose à la Chambre de délibérer en comité des subsides.

M. ALFRED THOMPSON (Yukon) : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du premier ministre sur la question de la ligne frontière entre le Yukon et l'Alaska. D'après le traité de Saint-Petersbourg, cette frontière suit le 141e méridien. Celui-ci n'a jamais été déterminé. Du mont Saint-Elie jusqu'au fleuve Yukon, il traverse une contrée qui, à l'heure qu'il est, intéresse beaucoup les mineurs. Nombre de nos prospecteurs du Yukon se rendent à la source de la rivière Blanche qui marie ses eaux à celle de la rivière Tenana dans la région que traverse ce méridien. Or, les terrains aurifères où ils prospectent gisent dans l'endroit même où ce méridien est censé passer. Il s'ensuit que le prospecteur, afin d'avoir un titre certain à la propriété qu'il a jalonnée doit faire inscrire son claim et dans l'Alaska et au Yukon. Naturellement, cela constitue un grave inconvénient. La découverte d'un gîte aurifère important d'un moment à l'autre pourrait provoquer une crise internationale.

Cette partie de la frontière qui sépare la Colombie-Anglaise du Yukon devrait aussi être délimitée, car dans la partie méridionale du territoire se trouve la ville de Conrad où un grand nombre de mines sont exploitées. Elles sont contigues à la frontière qui borne la Colombie-Anglaise et le Yukon. La province a un code de lois dont quelques-unes diffèrent totalement des lois fédérales applicables au Yukon. Les lois minières du Yukon sont adoptées par le Parlement. La Colombie-Anglaise rend les lois en vigueur dans cette province. Il s'ensuit que les deux codes diffèrent, que les concessions n'ont pas la même étendue et que les règlements se contredisent sur plusieurs points. Les habitants de l'Alaska, du Yukon et de la Colombie-Anglaise sont tous intéressés à la délimitation de ces frontières. C'est ce qui m'engage à appeler sur ce sujet l'attention du premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. Thompson) l'a dit, le 141e méridien sert de frontière entre l'Alaska et le Canada. Il y a dix ans environ, vers 1896, M. Ogilvie, dont le nom est bien connu et qui fut un jour l'un des arpenteurs canadiens, a tracé sur le terrain la ligne méridienne. A maintes reprises, nous avons offert aux autorités américaines de reconnaître, de consentement mutuel, que cette ligne était la frontière qui sépare les deux pays. Mais, elles ont refusé et ont insisté pour en tracer une autre.

Aussi, le printemps dernier, au mois d'avril, nous avons consenti à une convention qui fut conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne relativement au tracé de la frontière sur le terrain. Il fut stipulé que la délimitation serait faite par la méthode photographique. Je regrette de dire que je ne connais pas cette méthode, mais on me dit que c'est le procédé le plus exact et le plus récent. La convention ayant été ratifiée au mois d'août, nous avons nommé M. King, géographe du ministère de l'Intérieur, et les Américains ont aussi désigné un géographe. On commença à relever le méridien, en partant du point où il traverse le fleuve Yukon. La ligne méridienne fut fixée et on fit ensuite des observations astronomiques pour s'assurer de l'exactitude du tracé. Ainsi, on est maintenant prêt à indiquer la direction du méridien sur le sol et, l'été prochain, on placera des points de repère depuis le point de départ et dans la direction du camp minier désigné sous le nom de camp de la rivière Blanche. Les travaux seront commencés pendant la prochain saison et menés rondement, je n'en doute pas. Je puis dire que, d'après les calculs de notre géographe et du géographe américain, la ligne de M. Ogilvie est trop à l'ouest de 350 pieds. Nous étions disposés à ne pas tenir compte de cette légère erreur, mais les Américains se prévalent de leur droit, et les travaux s'exécutent comme je viens de le dire.

M. THOMPSON : Dois-je comprendre qu'au dire du premier ministre, la frontière sera délimitée entre le Yukon et le mont Sainte-Elie ?

Sir WILFRID LAURIER : Elle sera indiquée sur le sol. Le 141e méridien sera tracé sur le terrain du point de départ dans la direction du sud jusqu'au camp de la rivière Blanche.

M. THOMPSON : Je prie le premier ministre et le cabinet d'examiner s'il ne serait pas à propos de laisser le long de la ligne méridienne une zone neutre, qui pourrait servir à différentes fins et qui ne nuirait pas aux opérations minières auxquelles on se livre actuellement. On comprend facilement qu'un terrain aurifère que traverserait la frontière aurait un grand prix et que 350 pieds d'un claim seraient une propriété convoitée.

Sir WILFRID LAURIER : Nous ne pouvous rien faire tant que la frontière ne sera pas tracée.

M. THOMPSON : On pose des monuments, je le suppose.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. THOMPSON : A l'heure actuelle, il est très important de connaître la frontière qui sépare la Colombie-Anglaise du Yukon. A-t-on entrepris de la délimiter ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis fournir aujourd'hui de renseignements à ce sujet.

## INTERPELLATION RELATIVE A LA DEMISSION DE L'HONORABLE M. C. S. HYMAN.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : Avant que vous quittiez le fauteuil, mon-

sieur l'Orateur, je désire demander au premier ministre pourquoi il a attendu au 8 du mois courant pour faire part à la Chambre d'une dépêche qu'il avait reçue le 2 février et qui, à mon sens, réglait la question de la présence de M. Hyman dans le cabinet. Le premier ministre doit se rappeler que j'ai déjà fait allusion à des renseignements que j'avais obtenus. Il paraît que, le 2 février, on annonçait, dans un club politique de la ville de London, que M. Hyman continuerait à faire partie du ministère. Cette coïncidence de dates est certainement bizarre.

Je désire aussi signaler au cabinet et à la députation le caractère de la lettre de démission dont M. l'Orateur a fait part à la Chambre, le 8 février. Si je ne me trompe, cette communication—sauf les signatures des deux témoins—est la même que M. Hyman lui avait transmise en premier lieu. Elle est datée de London, 20 novembre 1906, et ainsi conçue :

> Monsieur,—J'ai l'honneur de vous remettre mon mandat de représentant de la circonscription électorale de la ville de London à la Chambre des communes.
>
> Votre tout dévoué,
>
> C. S. HYMAN.
>
> A l'honorable monsieur l'Orateur
> de la Chambre des communes.

Voilà le document tel qu'il a été remis en premier lieu à l'Orateur. D'après sa déclaration, celui-ci lui en signala l'irrégularité dans une lettre qu'il lui adressa à London. Il parait que plus tard, pour se conformer à une demande, il renvoya à London ce document qui, lorsqu'il revint à Ottawa, portait et porte encore les signatures de deux citoyens, MM. Beal et Jarvis. Les mots "témoins, C. J. Beal, W. F. B. Jarvis", sont écrits en marge immédiatement au-dessus des mots "à l'honorable monsieur l'Orateur de la Chambre des communes." Je ne puis savoir ce qui en est et je prie le premier ministre de m'éclairer. Je crois savoir que M. Hyman a été constamment absent de London depuis le mois de décembre dernier et n'a certainement pas paru dans cette ville depuis deux ou trois semaines. Je tiens aussi d'une excellente source que MM. Beal et Jarvis n'ont pas visité la Californie et ne se sont pas éloignés de la province d'Ontario. On me dit qu'ils ne se sont pas absentés de la ville de London depuis un an, sauf l'un d'eux qui fut appelé à Toronto et servit de témoin dans des poursuites relatives à l'élection de London. S'il en est ainsi, je suis d'avis que le premier ministre doit fournir d'autres explications à la Chambre. La loi exige qu'un député fasse une déclaration de son intention de remettre son mandat "par un écrit sous ses seing et sceau devant deux témoins." Si ces témoins nétaient pas présents lorsque M. Hyman a signé ce document, on peut révoquer en doute la validité de sa démission. Supposons qu'ils étaient là, mais qu'ils n'ont pas signé. Dans ce cas, rien ne s'opposait à ce qu'on validât ce document au cours des deux derniers mois comme on l'a fait il y a huit ou dix jours, et tout ce que la droite a dit des difficultés que la maladie de M. Hyman faisait naître n'avait aucun fondement.

M. R. L. BORDEN.

Le premier ministre a félicité M. Hyman d'avoir refusé de remplir un mandat dont la légitimité a été rendue douteuse par les révélations qui ont eu lieu. A quelle difficulté s'est-on heurté et que faut-il croire ? M. Hyman est-il retourné à London pour apposer ses seing et sceau devant ces deux témoins, ou bien ces derniers se sont-ils rendus en Californie pour attester sa signature là-bas ?

L'avaient-ils vu signer son nom et mettre son sceau sans signer eux-mêmes le document ? Les circonstances sont tellement étranges qu'il y a lieu d'attendre des éclaircissements du premier ministre ou d'un autre membre du cabinet.

Je n'ai pas l'intention de m'appesantir sur les dépêches que les journaux ont publiées dernièrement et qui indiquent que l'état de santé de M. Hyman est bien meilleur que le premier ministre ne le croyait lorsqu'il fit certaines déclarations à la Chambre.

On peut au moins dire qu'il serait très singulier que M. Hyman eût été incapable de vaquer aux affaires jusqu'au moment de la nouvelle attestation (si nouvelle attestation il y a) et que, ce jour-là, il se fût trouvé en état de s'occuper de cette question. L'affaire était grave, car le premier ministre y attachait tant d'importance qu'il considérait que M. Hyman ne remplissait que son devoir en remettant ou en cherchant à remettre son mandat au lendemain des révélations qui eurent lieu. Quoi qu'il en soit, nous avons le droit d'obtenir de plus amples explications et j'ai confiance que le premier ministre nous les fournira.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre). Je prends plaisir à donner à l'honorable député (M. R. L. Borden) les renseignements que je lui dois et dont j'ai connaissance. Voici les éclaircissements que je suis en état de lui fournir : ayant reçu le 2 février une dépêche m'apprenant que M. Hyman consentait à garder le portefeuille des Travaux publics, je n'ai communiqué cette nouvelle à la Chambre que le 8 février, parce que je m'attendais de jour en jour que la remise du mandat de M. Hyman serait annoncée à M. l'Orateur et à la députation et que je désirais donner connaissance des deux nouvelles en même temps. La dépêche de M. Hyman était dans mon pupitre et, dès que M. l'Orateur annonça qu'il avait reçu la démission de ce dernier, je communiquai aussitôt la dépêche de mon collègue déclarant qu'il ne persistait pas dans son intention de remettre son portefeuille.

Comment aurais-je pu prévoir que M. Hyman transmettrait à M. l'Orateur sa lettre de démission après l'avoir complétée ? Je savais seulement que M. l'Orateur lui avait adressé la lettre qu'il

avait reçue aux premiers jours de novembre. Cela étant, je m'attendais de jour en jour que cette lettre reviendrait d'une manière ou d'une autre. L'honorable député me demande comment cette lettre de démission, qui ne portait la signature d'aucun témoin lorsqu'elle fut adressée à M. Hyman, nous a été renvoyée avec les signatures de deux témoins qui semblent les avoir apposées à London ? Il a demandé d'un ton badin si ces deux témoins se sont rendus en Californie ou si M. Hyman a visité London. Je ne suis pas mieux renseigné que lui sur ce point—je n'en sais absolument rien. Je n'ai pas reçu de communication de M. Hyman, soit directement ni indirectement. Je répète ce que j'ai dit dans une autre circonstance, la seule lettre que j'ai reçue ne venait pas de lui, mais de Mme Hyman qui m'a renseigné sur l'état de la santé de son mari.

Comment cette lettre de démission qu'aucun témoin n'avait signée en premier lieu porte-t-elle maintenant les signatures de deux témoins? Voici ce qui a pu se passer M. Hyman a peut-être autorisé deux citoyens de London qui connaissent son écriture à signer eux-mêmes sa lettre. Tout ce que je puis dire, c'est que si M. Hyman m'avait autorisé à signer cette lettre de démission, je n'aurais pas hésité à le faire, parce que, connaissant sa signature, je n'aurais pas douté qu'elle fût authentique. Ce sont là tous les renseignements que je puis fournir à l'honorable député ; je n'en ai pas d'autres.

Toutefois, s'il doute tant soit peu que la démission remise à M. l'Orateur soit légale et de nature à créer une vacance, rien ne s'oppose à ce que la question soit soumise au comité des privilèges et élections avant possède des doutes à cet égard.

Cela serait peut-être préférable, puisqu'il entretient des doutes à ce sujet.

Quant aux observations de l'honorable député sur l'état de santé de M. Hyman, aux doutes qu'il a exprimés au sujet de sa maladie, il me semble de mauvais goût de sa part ou de la part de qui que ce soit d'insinuer que M. Hyman n'était pas malade. Apparemment, quelqu'un qui espionnait M. Hyman a tenu les journaux au courant de ses faits et gestes—de l'heure à laquelle il se levait le matin, prenait son déjeûner et se couchait le soir. De ce que M. Hyman sortait du lit à telle heure du jour, prenait un bain de mer à tel moment et se retirait à huit heures du soir, les uns ont conclu qu'il devrait être en excellente santé. Or, je ne suis pas de cet avis. Connaissant assez bien M. Hyman, qui n'est pas un étranger dans cette Chambre, lorsqu'on me dit qu'il s'est mis au lit à huit heures, j'en infère qu'il doit être gravement atteint par la maladie.

M. R. L. BORDEN : A quelle heure se retire-t-il d'habitude?

Sir WILFRID LAURIER : Cela ne cadre pas avec ses habitudes. Il y a plusieurs années que je le connais ; je l'ai fréquenté assez souvent, et je sais qu'il ne quitte pas le travail ou les amusements pour se retirer à huit heures et demie du soir. Si l'espion attaché à ses pas dit la vérité, pour ma part, je suis d'avis que M. Hyman n'est pas dans un état de santé normal. Je puis dire autre chose. Chacun sait que M. Hyman, lors de son départ, souffrait d'une prostration nerveuse. Sans être médecin, je sais comme tout le monde qu'on recommande à ceux qui souffrent de prostation nerveuse de s'abstenir de tout travail mental ou physique et de rechercher les distractions. Dans ces circonstances, il me semble que l'espion qui surveille M. Hyman nous a donné lieu de croire que ce dernier n'est pas en santé.

En terminant, je dois dire que je suis toujours prêt à me rendre agréable à l'honorable député, que je ne cherche pas de fauxfuyants et que je ne veux pas laisser enfreindre les privilèges de la Chambre. Si l'honorable député est d'avis que la lettre de démission de mon collègue n'est pas authentique et qu'il n'y a pas de vacance, nous soumettrons la question au comité des privilèges et élections.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Les habitants de la province d'Ontario qui ont lu attentivement l'histoire des lamentables aventures de M. Hyman depuis trois ou quatre mois ne se demanderont pas si la conduite du chef de l'opposition est de bon goût ou malséante. Lorsque les citoyens de London auront à rendre leur verdict, la droite s'apercevra, je crois, qu'elle a trop compté sur la sympathie du public.

Le premier ministre nous dit que M. Hyman, lorsqu'il a quitté le Canada, souffrait d'une prostration nerveuse. Je n'en doute pas et toute la population en conviendra. Je crois qu'il a passé des nuits d'insomnie à réfléchir au sort réservé à quelques-uns de ses concitoyens, à ce qui l'attendait lui-même et aussi à l'avenir politique des députés de la droite et des représentants de la province d'Ontario, principalement. Voyons ce qui en est, car cette question ne sera pas considérée comme un badinage dans la ville de London ou dans la province d'Ontario. On l'examinera à la lumière de la nue vérité.

Que s'était-il passé avant l'hégire de M. Hyman ? Quels avaient été les faits et gestes de ce dernier ? Une élection eut lieu dans la division électorale d'Elgin-est, au mois d'octobre. A cette date, les machinations des meneurs de l'élection de London n'avaient pas été dévoilées. Aussi, M. Hyman occupait-il le premier plan aux côtés de celui qui remplissait alors les fonctions de ministre des Postes. Le ministre de la Justice oserait-il se lever et déclarer que, dans le district

d'Elgin-est, il a remarqué chez M. Hyman des symptômes de prostration nerveuse ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Monsieur l'Orateur, cela ne se passait pas au mois d'octobre.

M. BENNETT : Puisque le ministre déclare que l'élection n'a pas eu lieu au mois d'octobre, j'accepte sa parole, bien que les journaux indiquent que ceci se passait le 4 octobre. Je crois découvrir un autre député que je puis appeler en témoignage au sujet de cette prostration nerveuse. Le représentant de Bruce-nord (M. Tolmie) est-il à son siège ? Où aurait-on pu les voir, lui et M. Hyman, longtemps après ? A Southampton, à Kincardine, à Port-Elgin. Et que faisaient-ils ? Ils inspectaient les ports et s'enquéraient des travaux à exécuter.

Un peu plus tard, une élection eut lieu dans la circonscription de Bruce-nord, mais M. Hyman ne se rendit pas là-bas. Pourquoi ? Le ministre de la Justice dut s'y rendre seul. Pourquoi donc ? Je vais vous dire ce qui s'était passé dans l'intervalle. On se disait dans la ville de Toronto et on avait commencé à établir qu'il s'était commis l'une des plus grandes infamies dont nos annales fassent mention. Au bénéfice de qui ? Dans l'intérêt de M. Charles Hyman. Que se passait-il dans cette ville en ce temps-là ? Ma foi, une multitude de gens étaient venus donner leurs noms aux représentants du ministère public, en disant : Nous consentons à tout dire ; peu nous importe que la vérité éclate au grand jour, pourvu que nous sauvions notre peau. Ces faits, nos contradicteurs les admettront peut-être. Mais où se trouvait le témoin principal, le rouage essentiel de toute la mécanique électorale dans l'ouest d'Ontario ? M. Tom Lewis, de triste mémoire, se balladait dans les rues de Détroit. Mais, lorsqu'on lui fit comprendre qu'il pouvait être extradé et qu'on lui eut promis, selon toutes probabilités, de le soustraire au châtiment s'il revenait au pays faire des aveux complets, M. Thomas Lewis partit de Détroit pour Toronto dans l'intention de tout divulguer. Il disait à tout venant : Peu m'importe qui écopera, grit ou tory, je ferai des aveux complets pour sauver ma liberté. Qu'arriva-t-il ensuite ? C'est alors, le 4 octobre, que M. Hyman fut atteint de prostration nerveuse. Souffrez que je vous raconte ce qui s'est passé dans la ville de London. M. Hyman se tenait sur le quai de la gare et, au dire du "World", de Toronto, voici ce qui eut lieu :

> Lewis partit de Détroit pour Toronto et, à London, il mit pied à terre. Le premier homme qui lui serra la main fut l'honorable M. Hyman avec lequel il eut un entretien rapide. Ce spectacle fit ouvrir les yeux aux personnes qui étaient à la gare et pour cacher sa confusion, le ministre s'empressa d'entrer dans son wagon-palais.

Et ils se rendirent à Toronto, M. Hyman dans son wagon de luxe et Tom Lewis dans une autre voiture, j'imagine. Nous sommes au 4 octobre. M. Hyman souffrait-il alors d'une prostration nerveuse ? Il commençait à en manifester les prodromes, à n'en pas douter. Le lendemain, à Toronto, maître Tom Lewis déclare qu'il les vendra tous. De qui veut-il parler? Est-ce de celui qui a profité de l'escamotage des bulletins et de tous les méfaits qui en résultèrent ? Si ce n'est pas de M. Hyman, le public s'imaginera que c'est d'un individu que celui-ci connaît très-bien.

Que se passe-t-il ? On nous dit que M. Hyman fut soudainement atteint de prostation nerveuse, le lendemain du 4 octobre. Cependant, le ministre de la Justice vole à son secours et insinue que l'attaque eut lieu longtemps avant le mois d'octobre, après le voyage de M. Hyman dans Elgin. Où veut en venir le ministre ? Il veut laisser entendre que ce n'est qu'à la veille du départ précipité de M. Hyman que cette élection eut lieu et que son collègue put y prendre part. Cependant, les journaux—ce ne sont pas des racontars—parlent de M. Hyman longtemps après le 4 octobre, date de sa mémorable entrevue avec Tom Lewis.

Où trouve-t-on ensuite M. Hyman ? Les journaux établissent que, le 6 novembre, M. Hyman, l'esprit des plus dispos, et accompagné de quelques bons vivants, montait dans son wagon privé pour se rendre à New-York. Pourquoi ? Pour être témoin de la manière dont a lieu l'élection d'un gouverneur. Nous connaissons quelques-uns des amis qui lui font escorte parfois. Nous savons qu'ils n'entreprenaient pas un voyage de nature à apaiser ses nerfs. C'est probablement à l'une de ces circonstances que le premier ministre faisait allusion lorsqu'il nous a parlé des veillées de M. Hyman.

Or, que se passait-il dans la ville de London ? J'ai eu l'occasion de lire les journaux de cette ville depuis plusieurs mois. On n'y a jamais cru que M. Hyman était gravement malade, parce que les libéraux marquants de l'endroit ont trop chargé leur rôle. Ils ont parcouru les rues pour annoncer que M. Hyman était très malade. Je tiens de bonne source, et je pourrais le prouver par des citoyens très respectables, que des libéraux de haut grade sont allés trouver des conservateurs influents et quémander leur sympathie en faveur de M. Hyman, en disant que c'était plutôt l'esprit que le corps qui était atteint et qu'on ne le reverrait peut-être plus. Ils ont chargé leur rôle. Cela me remet en mémoire la pièce de théâtre de Shakespeare, Cymbeline. Un homme ayant conçu des soupçons contre sa femme fait venir son ami pour ouïr ses protestations. Ensuite, le mari se tourne vers l'ami et lui dit : Que pensez-vous de tout ceci ? " Oh ! " reprend l'autre, " il me semble que madame proteste trop ". C'est précisément ce qu'ont fait les libéraux marquants de London ; ils ont beaucoup trop protesté.

Mais pousuivons notre enquête plus loin et arrivons au 22 juin.

Or, remarquez que M. Hyman est dans le meilleur état de santé possible, et qu'il s'est rendu dans un wagon particulier avec ses compagnons à New-York pour voir comment on y faisait les élections. C'est très louable de sa part. Lui qui était passé maître dans ce nouveau Gomorrhe de la politique canadienne, London, voulait voir s'il n'y avait pas de nouveaux trucs électoraux à apprendre à New-York. Curiosité très louable de sa part, et c'est pourquoi on trouve M. Hyman à New-York.

Que s'est-il passé dans l'intervalle. Des révélations ont été faites devant la cour de police de Toronto, qui ont scandalisé le public. Mais que dit de cela le Gouvernement ? Le ministre de la Justice dit qu'il n'y a pas de raison pour que M. Hyman se retire. Le ministre de la Justice ne contredira pas le compte rendu authentique du " Globe." Le 24 octobre parlant à la présentation des candidats dans Bruce-nord, le ministre de la Justice, d'après le " Globe " s'est exprimé comme suit :

Au sujet de l'affaire de London, le ministre a ridiculisé la demande émanant de sources irresponsables que M. Hyman devrait remettre son siège.

" Sources irresponsables," dit le ministre de la Justice. Il a toujours pensé que l'opinion publique doit être une source irresponsable. Le ministre de la Justice s'occupe peu ou point de l'opinion dans ce pays. Il croit que la force prime tout, et il y a recours de toutes façons et à tous hasards pourvu que le vote le fasse gagner comme dans la cité de London. Le ministre de la Justice déclare donc que le 24 octobre le ministre des Travaux publics a parfaitement le droit de conserver son siège, et cette année, nous l'entendons se lamenter sur le mauvais état de santé de M. Hyman. Mais le 7 novembre, nous trouvons ce dernier menant joyeuse vie avec des compagnons dans la ville de New-York, et avec tout le respect que je dois aux autres membres du cabinet, M. Hyman paraissait s'amuser aussi bien que n'importe qui.

Que voyons-nous ensuite ? Nous y arrivons dans un instant. Occupons-nous un peu de la ville de London. Le " London Advertiser " donne un long compte rendu d'une manifestation politique dans la ville de London. A quelle occasion cette manifestation a-t-elle été faite ? Le club libéral, de cette ville, faisait ses élections annuelles et il y avait grande foule dans le Hyman Hall.

Où était M. Hyman ? On supposerait que quelques membres de sa famille qui l'accompagnent ou l'un de ses compagnons de voyage dût avoir envoyé des nouvelles à London sur la santé de M. Hyman. Dans cette assemblée, il y avait des centaines de vaillants libéraux réunis. Que s'est-il passé ? Le président s'est levé et a dit : " Je regrette d'avoir à vous annoncer que M. Hyman est très malade. Je regrette d'avoir à vous dire ce soir que pendant que les libéraux sont assemblés dans la cité de London, il n'y a qu'une seule chose pour troubler la joie de cette réunion, c'est l'absence de M. Hyman, et surtout la cause de cette absence.

Le président, un homme riche, du nom de Sippi, était l'un des candidats au siège de M. Hyman depuis sa démission, et M. Beal—naturellement, c'était une simple coïncidence—M. Beal qui se trouvait près de M. Hyman lorsqu'il a signé le document qu'il a vu signer, devait savoir si M. Hyman était ou n'était pas dans un état de prostration nerveuse. Pourquoi alors ces deux hommes ne se sont-ils pas levés et n'ont-ils pas dit : " Il est très malheureux que M. Hyman ne soit pas ici, et vu son état de santé actuel, il n'est pas probable qu'il soit parmi nous d'ici à longtemps." Non, mais ce que le président a dit et ce qui n'a pas troublé la joie de la réunion a été ceci :

Je sais que vous vous unirez à moi pour regretter la maladie de notre digne représentant, l'honorable C. S. Hyman, ministre des Travaux publics, et je vous donne la garantie que lorsqu'il reviendra à London, les jeunes libéraux de la ville lui feront la plus grande réception qui ait jamais été faite à aucun homme public ici.

Cela se passait le 22 janvier. M. Sippi ne doutait aucunement à cette époque que M. Hyman s'en revenait et serait de retour avant longtemps. Il est parfaitement connu dans la ville de London depuis des mois, que M. Hyman n'était pas assez malade pour ne pas pouvoir envoyer à l'Orateur de la Chambre sa démission rédigée en bonne forme.

Tout le monde sait que M. Hyman n'est pas un poulet dans la politique. Il siège dans cette Chambre depuis 1891, et tous ceux qui le connaissent sont convaincus qu'il devait savoir que la démission qu'il signait n'avait aucun effet sans l'attestation de deux témoins à sa signature. On ne trouvera personne assez crédule dans la ville de London pour penser autrement. Qu'est-il arrivé ? M. Hyman a mis deux cordes à son arc. Les journaux ont pu publier qu'il avait donné sa démission et cependant grâce à cette omission, sa démission était absolument nulle. C'est exactement ce qu'il a fait. Comment se fait-il que la démission est venue ensuite portant la signature de deux témoins ? Je présume que les choses se sont passées exactement telles que le premier ministre les a racontées. On a renvoyé à ces deux personnes, MM. Beal et Jarvis, la lettre de démission de M. Hyman et elles l'ont attestée.

D'un autre côté, il y a ce fait que tout d'abord le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a prétendu que M. Hyman n'était pas obligé de donner sa démission et qu'il allait rester à son poste. Telle était l'opinion du Gouvernement exprimée par le ministre de la Justice. Qu'est-il arrivé ensuite ? Le premier ministre a parlé d'écouteurs aux portes. Pour ma part, je crois

qu'un journal a parfaitement le droit, dans une question publique de ce genre, de prendre les meilleurs moyens à sa disposition pour connaître les faits. Je crois que le " Star " a montré un grand esprit d'entreprise en agissant comme il a agi. Le fait d'avoir envoyé un correspondant à San-Diégo, ou d'en avoir employé un qui était déjà là-bas, pour se renseigner sur l'état véritable de la santé de M. Hyman, est un acte de la valeur duquel le public décidera lui-même. Mais le premier ministre doit se rappeler ceci : il doit se rappeler que cette hystérie de M. Hyman, cette maladie soudaine n'est rien de neuf dans son cabinet.

Sir William Mulock a quitté cette Chambre en très bon état de santé pour accepter un tricorne de juge. On a donné comme raison de sa retraite qu'il était malade. On dit aussi un jour que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) était très malade, et nous savons tous combien nous avons été heureux de le voir revenir parmi nous aussi robuste qu'il est aujourd'hui et ne paraissant pas du tout affaibli par son absence. Nous espérons tous aussi que M. Hyman reviendra parmi nous, nous pourrons constater que chaque ligne du " Star " est vraie et qu'il sera en aussi bon état de santé que jamais et prêt à se présenter dans London. Mais j'ose prophétiser qu'il ne prendre pas part à la prochaine élection. On fera son élection en excitant la sympathie des gens.

Sir WILFRID LAURIER : Nous comprenons le sens du discours de mon honorable ami maintenant. Il est parfaitement clair.

M. BENNETT : Les électeurs de London verront clairement que l'on s'est moqué d'eux, et je suis porté à croire qu'ils ne se laisseront pas tromper plus longtemps, mais qu'ils jugeront la question selon les mérites, et non pas sur des appels à leur sympathie. Il est arrivé autre chose. Il est évident que M. Hyman ne devait donner sa démission que lorsque certains événements se seraient produits. Mais maintenant qu'il l'a donné, il faut changer les plans, et l'on a annoncé que M. Hyman allait se retirer. Pour quelle raison ? Nous savons tous que l'honorable député d'York centre (M. Campbell) devait avoir ce portefeuille. En effet, il recevait déjà les félicitations des deux côtés de la Chambre et personne ne doutait qu'il allait entrer dans le cabinet. Mais il arrive quelquefois des choses imprévues et, pour une raison ou pour une autre, M. Hyman va maintenant se présenter dans London et courir les hasards d'une élection. On veut soulever les sympathies, mais je ne vois pas quelle sympathie on peut avoir pour le Gouvernement dans l'occasion présente, et ce sera aux électeurs de London à décider si M. Hyman en mérite ou non. Ils ont eu plus de moyens de se renseigner que nous, et le très honorable premier ministre doit savoir qu'il y a plusieurs sources intimes de renseignements au sujet de M. Hyman. M. Hyman n'est pas le seul qui est allé dans le sud pendant les mois d'hiver. D'autres y sont allés aussi et l'ont rencontré là-bas, et ils ont écrit des lettres à leurs amis de temps en temps. Je connais un incident qui, s'il était rendu public, dissiperait complètement l'idée que M. Hyman a été très malade.

A mon avis, celui qui a le plus besoin de sympathie, c'est le premier ministre lui-même. Lorsqu'il était dans l'opposition, il avait autour de lui une bonne phalange de partisans dans la province d'Ontario, et ne manquait pas de se vanter qu'en dépit de la lutte que lui faisait un gouvernement conservateur, il avait toujours eu un très grand nombre de partisans dans Ontario. Mais qu'est devenu l'appui que cette province lui donnait aux élections générales de 1900? A-t-il pu se vanter alors de sa splendide majorité dans la province d'Ontario? Cependant, il avait dans cette élection le gouvernement de cette province pour l'appuyer. Qu'est-il arrivé à l'élection suivante? Ses amis l'avaient assuré qu'à l'élection suivante il lui montreraient ce qu'ils pouvaient faire dans l'Ontario, et ils se mirent en devoir de remanier les divisions électorales de cette province. Grâce à ce remaniement, ils réussirent à gagner deux ou trois comtés, mais ils en perdirent plusieurs autres. Malgré ce remaniement et en dépit de l'influence du gouvernement Ross, les élections le laissèrent en minorité dans la province, et en face de quelle situation se trouve-t-il? Non seulement il a perdu celui qu'un jour dans cette Chambre, il déclarait être son bras droit, l'honorable M. Ross, mais il a aussi perdu de la popularité parmi ses propres amis. Que fait l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant) ? Il parcourt Ontario, disant ce qu'il pense des collègues actuels de l'honorable premier ministre. Que dit-il d'eux?

Nous, les députés libéraux d'Ontario, sommes très mécontents, bien que nous ayons confiance dans Hyman et dans Aylesworth. Mais Mulock ne peut pas être remplacé... Le mal est qu'il y a trop de vieillards à la tête de certains départements, comme celui des Douanes, par exemple, etc.

Le ministre des Douanes a aggravé ce tort, car il est aujourd'hui d'une année plus vieux. Mais l'honorable député d'Ontario-nord n'est pas le seul à parler de cette manière. Des journaux libéraux expriment les mêmes opinions. Voyons ce que dit par exemple le " Telescope " de Walkerton, qui a une grande circulation dans la circonscription de Grey-nord. Que dit-il ? Voici ce qu'il dit :

Il y a deux membres du cabinet de sir Wilfrid qui ont dépassé l'âge de leur utilité. Ce sont sir Richard Cartwright et l'honorable R. W. Scott. Tous les deux sont certainement dans la seconde enfance, mais aucun ne veut apparemment s'en aller, et l'on renonce à croi-

re que le premier ministre va être obligé de leur demander leur démission.

Plus tard voyant que ces deux ministres ne se retiraient pas, que dit ce journal? Le 24 janvier, il dit :

La province d'Ontario n'est pas actuellement bien représentée dans le cabinet à Ottawa. Hyman est malade, le vieux Scott est dans l'enfance et Cartwright est à peu près dans le même état. Paterson se fait vieux aussi et il ne reste qu'Aylesworth pour porter le poids de la lutte. On dit que sir Wilfrid Laurier devient impatient et s'inquiète de la tournure des choses, mais il n'aime pas à renvoyer ses anciens collègues, et cependant il comprend que leur utilité a cessé. En toute probabilité, cependant, il prendra bientôt le taureau par les cornes.

Remarquons bien que ce n'est pas un journal tory qui parle ainsi. C'est un journal qui appuie le Gouvernement, et cependant nous ne trouvons dans ce journal aucune lettre de protestation de la part de l'honorable député de Grey-sud (M. Miller), ni de la part d'aucun des honorables députés de Bruce (M. Tolmie et M. Mackenzie) et l'honorable premier ministre sait qu'il est harassé continuellement par ceux qui lui demandent la tête de ces ministres.

Il s'est produit récemment dans la province d'Ontario un événement qui indique quels sont les désirs des libéraux de cette province. Le temps était arrivé pour eux de se choisir un chef. Le " Times " d'Exeter, un journal libéral bien connu, et qui se publie tout près de la ville de London, dit:

Les libéraux d'Ontario sont à la recherche d'un chef. Il faut que ce chef soit capable, avisé et courageux ; qu'il soit clairvoyant, et ait l'esprit prompt et la main ouverte ; qu'il soit jeune, vigoureux et déterminé ; qu'il ait de la diplomatie, du tact et de l'honnêteté; qu'il possède l'expérience, mais n'ait pas de passé. qu'il soit entreprenant mais non pas visionnaire, populaire mais non pas démagogue. Il faut qu'il ait des principes moraux, un corps et un jugement sains.

M. DERBYSHIRE : Nous l'avons.

M. BENNETT : Nous ne pouvions pas nous attendre que mon honorable ami de Brockville (M. Derbyshire) auquel nous savons tant de générosité et que nous respectons, aurait accordé à son collègue dans la législature provinciale toutes ces qualités, mais probablement lorsqu'il s'est rappelé certaines élections qui ont eu lieu dans Brockville il n'a pas hésité à approuver l'assertion que son collègue a la main ouverte. Telle est la situation dans la province d'Ontario aujourd'hui ; une grande partie des électeurs sont prêts à admettre que le pays a été joué dans cette affaire. Ce sera aux électeurs de London à examiner si on les a trompés, mais il y a eu dans cette affaire de la démission de l'honorable Charles Hyman un plan bien tracé de retarder le jour fatal. Tout homme franc admettra cela.

Le temps viendra à London, et j'espère qu'il viendra bientôt, de régler cette question, et alors les honorables membres du Gouvernement seront obligés de faire appel à la sympathie, au lieu de défendre ouvertement la conduite de leur parti et leurs machinations. Tout ce que j'ai à dire, c'est que si la ville de London approuvait, par l'élection de l'honorable C. Hyman, les fraudes qui ont été commises à son bénéfice dans la dernière élection, alors on pourrait se demander si toute moralité publique et toute décence politique sont disparues du pays, et s'il y a des hommes assez aveugles pour ne pas voir ce qui est droit et juste pour le bien du Canada, et spécialement pour la province d'Ontario.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : Monsieur l'Orateur, un discours comme celui que vient de prononcer l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) est inconvenant et ne fait pas de bien à un homme qui, il y a quelque temps, d'après les témoignages donnés devant nos cours, s'est levé, dans un moment d'excitation, de colère et de défaillance, et a dit à l'un de ses électeurs: "Nous vous avons acheté une fois, et nous pouvons vous acheter encore." Un homme comme celui-là n'a pas le droit de donner des conseils en fait de moralité publique aux membres de cette Chambre ou aux électeurs de London ou de toute autre circonscription électorale.

On a allégué que le ministre de la Justice (M. Aylesworth) avait dit qu'il n'y avait réellement pas de nécessité que l'honorable député de London (M. Hyman) donne sa démission. Je suppose que si le ministre a dit cela, il pensait à l'élection à laquelle l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a si maladroitement fait allusion, l'élection d'Elgin-est. On a dit que M. Hyman souffrait de prostration nerveuse causée par les révélations qui avaient eu lieu au sujet de l'élection de London. Est-ce que ces sortes de choses produisent toujours la prostration nerveuse ? Si c'est le cas, où sont aujourd'hui les signes de prostration nerveuse chez l'honorable député d'Elgin-est (M. Marshall) ? S'est-il passé quelque chose dans ce comté de nature à faire honte à tout membre du parti conservateur ayant quelque délicatesse ? Si l'honorable député de Simcoe-est était capable d'éprouver un sentiment de honte ; s'il était aussi sensible sur le point d'honneur qu'il est accessible à la compassion, d'après lui, comment n'a-t-il pas éprouvé de confusion lorsqu'il a parlé de l'élection d'Elgin-est ? Quels sont les faits ? Lorsque M. Hepburn se présentait comme candidat libéral contre M. Marshall, le député élu par le parti conservateur, le juge Coulter ... (Exclamations) a dit qu'un complot infernal, dans lequel deux femmes de mauvaise vie ... (Nouvelles exclamations).

M. BENNETT : Cela vous connaît !

M. MILLER : Je n'ai pas saisi la facétie de l'honorable député. Lorsque le juge

Coulter a dit qu'on avait introduit ces femmes dans ce comté pour jouer un rôle dans un complot infâme dans le but de compromettre la réputation d'un homme innocent, et lorsqu'il dit que M. Butler, le propriétaire d'hôtel qui avait fait venir ces femmes, s'était fait payer pour ce service et les avait récompensées, comme il l'a reconnu, je dis qu'il y a autant de raison pour mêler M. Marshall, qui, autant que je sache, est innocent, à l'introduction de ces deux femmes, qu'il y en a de mêler M. Hyman aux fraudes de London . . .

M. BLAIN : Quelle est la réputation de M. Hepburn, d'une manière générale ?

M. MILLER : Je ne connais pas la réputation de M. Hepburn ; mais tout ce que je sais, c'est qu'elle est tout aussi bonne que celle de l'honorable député de Peel (M. Blain).

M. CHISHOLM : C'est honteux !

M. LAWLOR : L'honorable député sait-il que Hepburn supplie aujourd'hui qu'on ne fasse pas d'enquête ?

M. MILLER : Non ; je ne sais pas cela.

M. BARR : Pourquoi a-t-il donné sa démission ?

M. MILLER : L'honorable député ne le sait-il pas ? Lorsque le parti conservateur est prêt, comme il semble l'être, à se laisser émouvoir par tout bruit scandaleux, de n'importe quelle source qu'il vienne, il trouvera toujours des scandales à exploiter. Il semble se complaire dans le scandale et dans tous les cancans, qu'ils viennent d'une buvette ou de toute autre source.

M. BARR : Ils viennent tous du camp grit.

M. MILLER : Il n'y a pas plus de raison de mêler M. Hyman à la dépense illégale d'un seul sou dans London que de mêler M. Marshall à l'état de choses honteux mis à jour à propos de l'élection d'Elgin-est, et je demanderai à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) ou à tout autre député conservateur, s'ils sont prêts à demander à M. Marshall de suivre l'exemple donné par l'honorable M. Hyman dans London ?

M. CHISHOLM : C'est honteux !

## RETARD DANS LE DEPOT DE DOCUMENTS.

M. O. S. CROCKET (York) (N.-B.) : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de l'honorable premier ministre et du ministre des Chemins de fer et des Canaux sur le relevé qui a été déposé sur le bureau, il y a quelques jours, en réponse à une demande que j'ai faite le 28 novembre dernier. Ma motion demandait :

Copies de tous décrets du conseil, études, rapports, documents et papiers non encore soumis à la Chambre, indiquant ou concernant le tracé du Transcontinental entre Québec et Moncton.

Le relevé qui a été déposé en réponse à cette demande se compose de deux pages seulement ; la première page reproduit la motion dont je viens de donner lecture, la deuxième page consiste en une lettre signée L. K. Jones, secrétaire du département des Chemins de fer, ainsi conçue :

Département des Chemins de fer et des Canaux,
19 décembre 1906.

Monsieur,—Je suis chargé de dire en réponse à une adresse de la Chambre des communes du 22 novembre 1906, demandant copie de tous décrets du conseil, études, rapports, documents et papiers non encore sonmis à la Chambre, indiquant ou concernant le tracé du Transcontinental entre Québec et Moncton, qu'il n'y a pas dans le département des Chemins de fer et des Canaux d'autre correspondance que celle publiée dans les rapports annuels et partiels des commissaires déjà déposés devant le Parlement.

Le premier ministre remarquera que cette réponse s'applique seulement au département des Chemins de fer et à la correspondance, tandis que la motion que j'ai faite demandait copie de tous décrets en conseil, études, rapports, documents et papiers de toute sorte.

Le premier ministre se rappellera peut-être qu'en faisant cette demande le 28 novembre dernier, j'ai appelé l'attention de la Chambre sur l'état incomplet des pièces déposées à la session dernière en réponse à une motion que j'avais faite demandant copie de toute correspondance intervenue entre le Gouvernement et la commission du chemin de fer transcontinental au sujet du tracé proposé dans la province du Nouveau-Brunswick. Ce relevé de la session dernière se composait de trois lettres échangées entre la commission du chemin de fer transcontinental et le département des Chemins de fer entre les 26 et 29 avril 1905.

La première lettre était une demande urgente de la part de la commission au département des Chemins de fer d'obtenir une décision du Gouvernement au sujet du choix qu'on devait faire entre deux tracés dans le Nouveau-Brunswick. La deuxième lettre était la réponse du ministre demandant un rapport sur lequel une décision pourrait être prise, et la troisième lettre, qui porte la date du 29 avril, émane du président de la commission, feu M. Wade ; elle dit simplement qu'il a donné ordre à l'ingénieur en chef de la commission de préparer un rapport. Nous avons ensuite le rapport de l'ingénieur qui porte la même date et qui semble avoir été remis entre les mains du ministre sans être accompagné d'aucune note. En conséquence de la demande urgente de la commission qui voulait avoir une décision et de la promptitude avec laquelle la commission, lorsqu'elle en a été requise, a fourni les

renseignements qui étaient nécessaires pour arriver à cette décision, il me semble inconcevable que cette correspondance se soit terminée d'une manière si brusque et si singulière, le 29 avril 1905, et que l'on ait laissé pendant près de deux ans les choses dans la situation dans laquelle elle était ce jour-là, sans que l'on puisse même trouver un seul mot échangé entre le Gouvernement et la commission du Transcontinental ou entre la commission et le département des Chemins de fer et des Canaux, ou entre le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et la commission, car lorsque j'ai demandé, à la session dernière, un relevé de toute la correspondance échangée entre la commission et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sur ce sujet, le ministre des Chemins de fer m'a informé qu'il n'en avait absolument aucune.

De sorte que s'il faut accepter les déclarations du ministre des Chemins de fer et des Canaux, il y a ce fait remarquable que dans une question aussi importante que celle-ci il n'a été échangé que trois lettres entre le Gouvernement et la commission du Transcontinental depuis le commencement de ce projet en 1903. A part cette preuve circonstancielle de l'état incomplet de ce relevé de la dernière session il existe le témoignage direct d'un témoin oculaire, le ministre des Chemins de fer et des Canaux lui-même. Le premier ministre se rappellera qu'en faisant cette motion j'ai appelé son attention sur ce fait que dans le mois de novembre j'ai obtenu du commis-archiviste le relevé déposé à la dernière session, et que j'ai découvert pour la première fois que le relevé contenait une note qui n'était pas comprise dans les documents lorsqu'on me les a remis pour m'en servir dans cette Chambre. Je puis apporter à l'appui de mon assertion le témoignage de membres des deux côtés de la Chambre qui ont eu l'occasion d'examiner ce relevé avec soin à la dernière session, et qui m'informent que la première connaissance qu'ils ont eue de cette note dont je parle, c'est lorsque je la leur ai montrée pendant la présente session du Parlement. La note porte la signature du ministre des Chemins de fer et des Canaux ; la date du 3 mai 1905 et est adressée à Son Excellence le Gouverneur général en conseil privé. La note est rédigée comme suit :

Le soussigné a l'honneur de soumettre ci-joint à l'étude de Votre Excellence en conseil, une lettre du président de la commission du chemin de fer Transcontinental, en date du 1er courant, portant sur un rapport de l'ingénieur en chef de la commission, avec plans annexés, relatif à deux tracés de cette partie du chemin de fer proposé, partant de Moncton et allant vers l'ouest à travers la province du Nouveau-Brunswick, les deux tracés étant indiqués respectivement sous les noms de tracé de l'intérieur et de tracé du fleuve, c'est-à-dire par le fleuve Saint-Jean. Le président déclare que ledit rapport qui conseille d'adopter le tracé de l'intérieur a été approuvé par la commission.

Le premier ministre remarquera, et j'espère que le ministre des Chemins de fer et des Canaux voudra bien remarquer aussi, qu'il parle d'une lettre qu'il a reçue du président de la commission des chemins de fer le 1er mai 1905. Cette lettre n'était pas dans le dossier, bien que le ministre nous eût donné l'assurance que le relevé comprenait la correspondance tout entière. Je suppose que le ministre des Chemins de fer et des Canaux a dû accuser réception de cet important document transmis par le président de la commission du chemin de fer. J'appelle aussi l'attention du premier ministre sur l'omission de ces lettres du 28 novembre, et il m'avait donné l'assurance qu'il s'occuperait personnellement de la question, et veillerait à ce que tous les documents fussent déposés à une date aussi rapprochée que possible. Malgré cette promesse de l'honorable premier ministre, tout ce que j'ai reçu en réponse à la motion que j'ai faite le 28 novembre est cette déclaration du secrétaire du département des Chemins de fer et des Canaux qu'il n'y a pas d'autre correspondance que celle qui a été déposée.

Mais à part ces preuves il y a plusieurs autres choses démontrant que l'on doit avoir échangé une correspondance volumineuse et plusieurs pièces au sujet de cette question qui n'ont pas été déposées. La Chambre sait parfaitement que dans le mois d'octobre ou novembre 1905, cinq ou six mois après la clôture de la correspondance déposée devant la Chambre à la session dernière, le Gouvernement a ordonné de faire une nouvelle étude des tracés proposés dans le Nouveau-Brunswick, que cette étude a été commencée pendant l'automne de la même année, que les travaux en ont été suspendus peu de temps avant Noël, et qu'ils n'ont été repris qu'après une nouvelle discussion de la question dans la Chambre le printemps dernier. Il me semble absolument impossible, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement ait pu laisser faire des choses de ce genre sans les autoriser par un décret du conseil, ou sans au moins que des instructions écrites aient été échangées entre le Gouvernement et la commission du Transcontinental ou au moins entre le ministère des Chemins de fer et des Canaux et la commission du chemin de fer.

En ma qualité de membre du Parlement, j'ai le droit de connaître ces instructions. La population des comtés situés le long du fleuve Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, ont un intérêt tout particulier à connaître quels ordres on a donnés à la commission du chemin de fer transcontinental au sujet de ces nouvelles études de tracés. Il y a, outre cela, ce fait que l'on demande des soumissions pour la construction de deux sections du chemin de fer entre Québec et Moncton, et cela ne peut, assurément, avoir été fait sans que la commission du Transcontinental et le Gouvernement aient reçu les rapports définitifs

des ingénieurs sur ces deux sections, et sans que le Gouvernement ait approuvé le tracé recommandé par la commission.

J'espère donc que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'occuperont de faire déposer ces documents. Encore hier, le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré que la commission avait à l'étude les derniers rapports des ingénieurs du district A concernant les deux tracés dont le choix intéresse vivement la population de tous les comtés riverains. J'ai été très surpris, hier, de constater que le ministre des Chemins de fer et des Canaux ait refusé de répondre lorsque je lui ai demandé lequel des deux tracés les rapports des ingénieurs favorisaient. Il nous a dit que ces rapports ne pouvaient être rendus publics tant que le Gouvernement ne les aurait pas reçus.

Nous avons donc ce fait extraordinaire, que bien que le ministre des Chemins de fer ait reçu l'ordre, par une résolution unanime de la Chambre, de déposer le dossier, il refuse de s'exécuter. C'est une nouvelle doctrine du nouveau libéralisme de voir un ministre soi-disant responsable dans un soi-disant gouvernement responsable oser refuser, au défi d'une résolution de la Chambre, de fournir les renseignements prescrits par elle et qu'elle a incontestablement le dorit d'avoir pour et au nom du peuple qu'elle représente. S'il y avait quelque objection à déposer le dossier pourquoi ne l'a-t-on pas fait valoir quand la motion a été faite ? Non seulement on n'a pas fait d'objection, mais le premier ministre lui-même a dit, tel qu'il appert de la page 279 du hansard :

> Il n'y a aucune objection à ce que la motion de l'honorable député soit adoptée et si j'y puis quelque chose, je verrai personnellement le ministre des Chemins de fer et je lui demanderai de déposer ces documents dans le plus court délai possible. . .
>
> Le ministère des Chemins de fer ne peut avoir aucun intérêt à ne pas mettre le public dans ses confidences et à refuser de donner communication de tous les documents qui sont en sa possession.
>
> . . .Les études peuvent être complètes ou incomplètes ; elles sont peut-être suffisamment avancées pour nous permettre d'exprimer une opinion ; dans tous les cas, tous les documents seront déposés et pourront être étudiés par mon honorable ami ou par qui que ce soit.

Le refus du ministre des Chemins de fer, hier, de prendre le public dans ses confidences, de dire même quel tracé a été choisi par les ingénieurs de la division A, ne cadre pas beaucoup avec les phrases coulantes du premier ministre dans l'extrait que je viens de lire. Au contraire, j'ai la ferme conviction que cette conduite tendra à affermir les habitants des comtés riverains dans leurs soupçons qu'ils ont été affreusement trompés et déçus depuis le commencement. Je dois dire que les premières études dans la vallée du fleuve Saint-Jean ont été commencées et terminées pendant la dernière élection générale, et que les habitants des comtés riverains ont été assez perspicaces pour s'apercevoir que c'était un leurre. L'expression est peut-être sévère, mais les événements ont prouvé qu'elle était passablement juste et appropriée. J'ai mentionné, au cours de la dernière session, certains incidents qui tendaient à confirmer les soupçons qui existaient dans le Nouveau-Brunswick. Il serait oiseux de vouloir établir cette vérité par un raisonnement, car les journaux libéraux et d'autres voix autorisées au sein du parti libéral l'ont admise. Pour montrer jusqu'à quel point l'opinion publique dans le Nouveau-Brunswick est agitée sur cette question, je n'ai qu'à citer les articles de rédaction du petit organe ministériel à Fredericton, une feuille qui vit entièrement de la protection du Gouvernement. . .

L'hon. M. EMMERSON : Est-ce le " Gleaner " ou le " Herald " ?

M. CROCKET : Le " Gleaner " ne reçoit aucune protection du Gouvernement.

L'hon. M. EMMERSON : Oh, vraiment !

M. CROCKET : Oui, et le ministre des Chemins de fer le sait bien.

L'hon. M. EMMERSON. Je crois qu'il en a reçu autrefois.

M. CROCKET : J'ajouterai que le rédacteur de l'organe ministériel à Frédéricton jouit du rare privilège d'avoir toujours appuyé tous les gouvernements qui se sont succédés de son temps, soit à Ottawa, soit à Fredericton, gouvernement fédéral et gouvernement provincial, gouvernement conservateur et gouvernement libéral, gouvernement opportuniste et gouvernement de coalition.

L'hon. M. EMMERSON : Est-ce le " Gleaner " ?

M. CROCKET : Tel n'est pas le passé du " Gleaner ", et personne ne le sait mieux que le ministre lui-même. Le journal dont je parle a condamné et condamné fortement pendant un de ses rares moments de lucidité, les études topographiques de la vallée du fleuve Saint-Jean, et a déclaré sans hésitation que les arpenteurs avaient reçu des instructions déterminées au sujet du tracé de la vallée du fleuve Saint-Jean.

Je ne mentionnerais pas un tel auteur si ce n'était le fait inconcevable que la déception fut si grossièrement apparente qu'elle eut raison même de l'abjecte servilité du plus insatiable journal de parti que nous ayons jamais eu dans cette partie du pays. Il n'y a pas qu'à cette source obscure où nous pouvons puiser cependant pour obtenir la condamnation de ces décevantes études. Un député au Parlement, qui a la réputation, tant en cette enceinte que dans le pays, d'être partisan outré de l'administration actuelle, a attaqué l'authenticité de ces arpen-

tages d'une façon non équivoque, à cette fameuse soi-disant convention libérale du mois de décembre dernier dans la cité de Saint-Jean.

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

## Reprise de la Séance.

### 3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, du projet de loi (n° 56), déposé par M. McCool, tendant à constituer légalement la compagnie du chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche.

### 2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 82), déposé M. Bureau, concernant la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada ;

Le 2e (n° 90), déposé par M. Gauvreau, concernant la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec.

### REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LES ETUDES DU TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. CROCKET : Monsieur l'Orateur, quand la séance a été suspendue à six heures, je parlais des déclarations qui ont été faites au sein du parti libéral même sur la nature décevante des études du transcontinental dans le Nouveau-Brunswick. J'ai mentionné un article de rédaction de l'organe ministériel à Fredericton, le " Herald ", qui disait que les arpenteurs avaient été prévenus contre le tracé de la vallée du fleuve Saint-Jean. Il est amusant de voir le ministre des Chemins de fer chercher à faire croire que cette citation est du " Gleaner ", quand il sait mieux que personne que ce journal est hostile au Gouvernement et que nous avons sa déclaration dans le hansard de deux ou trois ans passés affirmant que le " Gleaner " est un des plus violents organes conservateurs dans le Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. EMMERSON : A cette époque.

M. CROCKET : L'honorable ministre sait également que ce journal a combattu d'estoc et de taille le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick dont il était lui-même un des membres, et que comme résultat de sa campagne, dans le comté d'York que j'ai l'honneur de représenter au Parlement, une combinaison solide de quatre députés fut élue pendant trois élections consécutives pour combattre ce Gouvernement : c'est dans une de ces élections que furent défaits le chef du gouvernement, le défunt Andrew G. Blair, et trois de ses collègues. Je ne doute pas que le ministre serait bien plus heureux s'il avait l'appui de cette feuille.

L'hon. M. EMMERSON : Que le ciel m'en préserve.

M. CROCKET : Je n'ai pourtant aucun doute, monsieur l'Orateur, que si cette créature du ministre, M. Pearson, avocat d'Halifax, qui s'est fait un nom dans la compagnie d'approvisionnements du chemin de fer de l'est, qui a négocié l'achat du " Sun ", de Saint-Jean, pour refaire la popularité défaillante de l'honorable ministre dans la province, qui a surgi depuis comme entrepreneur de traverses de chemins de fer, et dont le nom figure pour des montants considérables dans les comptes publics, si ce personnage versatile, dis-je, pouvait acquérir le " Herald " de la même façon dont il a acquis le " Sun ", de Saint-Jean, je ne doute pas que le ministre serait bien plus heureux qu'il ne l'est.

A part ces considérations, monsieur l'Orateur, je tiens à citer la déclaration d'une personne qui n'est autre qu'un député en vue et un partisan fidèle du Gouvernement. Cette déclaration a été faite à la soi-disant convention libérale de Saint-Jean, dans le mois de décembre dernier, et est une dénonciation des premières études topographiques. Je parle de l'honorable député de Carleton dans le Nouveau-Brunswick (M. Carvell). L'occasion qu'il saisit pour faire sa dénonciation fut le débat qui suivit la présentation d'une résolution à cette assemblée et recommandant fortement l'adoption du tracé de la vallée du fleuve Saint-Jean. Le ministre des Chemins de fer, conséquent en cela comme il l'a toujours été dans son opposition à ce tracé, insista sur le retrait de cette motion et prétendit ridiculement que si elle n'était retirée, c'était témoigner un manque de confiance en sir Wilfrid Laurier, le chef distingué du parti libéral. Et il s'écria : " Voulez-vous dire que vous n'avez pas confiance en sir Wilfrid Laurier ?" Pour toute réponse, l'auteur de la résolution et celui qui l'a appuyée la retirèrent servilement. C'est alors que l'honorable député de Carleton (M. Carvell) prit la parole et adressa des paroles très significatives au ministre des Chemins de fer. Je cite du " Telegraph," de Saint-Jean, en date du 29 décembre, qui contenait un compte rendu circonstancié des délibérations de cette très harmonieuse convention. Voici ce qu'a dit l'honorable député de Carleton (N.-B.) en parlant des premières études du Transcontinental :

Il a prétendu que les premières études qui ont été faites à travers cette province, n'étaient pas en réalité des études topographiques et qu'il n'existait aucun relevé du tracé riverain.

C'est une déclaration très violente à faire pour un partisan zélé du Gouvernement, et si je comprends bien l'anglais, l'opinion claire et nette de l'honorable député est que les études qui ont été faites pendant l'élection

générale de 1904 sont un leurre et une supercherie, tels que les ont qualifiés les populations des comtés riverains pendant cette campagne.

Je puis citer une autorité supérieure encore à l'honorable député de Carleton (M. Carvell) à l'appui de mon dire. Je puis mentionner le Gouvernement lui-même. Pourquoi le Gouvernement a-t-il fait faire une deuxième série d'études sur les deux tracés dans le Nouveau-Brunswick si réellement les premières étaient complètes et suffisantes, au point que le Gouvernement pouvait parfaitement prendre une décision au sujet du tracé qui devait être adopté ? La seule justification que le Gouvernement aurait d'avoir infligé au pays une nouvelle dépense de dizaines de milliers de piastres pour refaire ces travaux, c'est que les premières études n'avaient pas été faites convenablement. Il ne doit pas y avoir eu d'autres raisons que l'insuffisance et l'inexactitude de ces études pour les faire recommencer. En agissant ainsi, le Gouvernement a admis lui-même leur insuffisance. Ainsi il découle clairement de tous ces faits que l'opinion qu'ont les populations des comtés riverains du Nouveau-Brunswick d'avoir été injustement traitées par le Gouvernement est bien fondée.

Je parle de ces premières études parce que la population du Nouveau-Brunswick soupçonne que le rapport sur les deuxièmes études qui, comme on le sait, recommande l'adoption du tracé du centre, n'est pas plus digne de confiance que le premier, bien que le ministre (M. Emmerson) ait refusé, hier, quand il en a été requis, de donner les renseignements voulus. C'est là le soupçon qui prévaut dans le Nouveau-Brunswick. Et c'est la raison surtout pour laquelle il me semble que la population devrait être minutieusement renseignée sur le caractère des rapports des ingénieurs avant que le Gouvernement prenne une décision. C'est l'intention arrêtée du ministre des Chemins de fer de vouloir empêcher la discussion libre et complète de ces rapports jusqu'à ce que le Gouvernement ait disposé de la question en adoptant la recommandation des ingénieurs et en ordonnant la construction de la ligne à l'intérieur. Le ministre des Chemins de fer peut se croire bien rusé en agissant ainsi pour le tracé de l'intérieur, mais si je ne me trompe il trouvera, s'il persiste dans sa détermination, qu'il a commis la plus grosse faute politique de sa vie et qui sera le coup de mort de son parti dans le Nouveau-Brunswick. Le public ne se laissera pas aussi facilement donner le change, et je conseille au Gouvernement, dans son intérêt, d'être un peu plus communicatif et de dire à la population ce qu'il se propose de faire au sujet de cette question.

Si le Gouvernement fait le choix du tracé de l'intérieur avant que le public ait eu l'opportunité de s'assurer si la recommandation des ingénieurs est bien légitimée, je prédis au ministre des Chemins de fer et au Gouvernement qu'ils trouveront dans le Nouveau-Brunswick une opposition comme jamais ils n'en ont rencontré auparavant. Je m'adresse donc à M. le premier ministre pour obtenir que les rapports, arrêtés du conseil, correspondances, documents relatifs au tracé du Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick soient déposés conformément aux termes de l'adresse dont la Chambre a prescrit l'émission le 28 novembre dernier, ordonnant la production de ce dossier qui, ce me semble, devrait être légitimement accessible à la Chambre et au pays.

Je ne vois pas sur quel raisonnement le ministre des Chemins de fer peut s'appuyer pour prétendre qu'il n'a pas l'autorité voulue pour déposer ce dossier avant que le Gouverneur en conseil en ait pris connaissance. Il n'y a pas d'autorité à l'appui de cette prétention. J'espère que le premier ministre tiendra la promesse qu'il a faite le 28 novembre dernier et qu'il verra à ce que tous ces documents soient déposés, afin que les représentants du peuple et que la population du Nouveau-Brunswick puissent s'assurer que tous les intérêts en jeu dans cette affaire sont bien et dûment sauvegardés.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne me propose pas de répondre très longuement à l'honorable député d'York (M. Crocket). Il me paraît avoir mêlé beaucoup de choses. Il a débuté en se plaignant que les documents qu'il a demandés dans le mois de novembre dernier n'ont pas encore été déposés. Cette motion a été adoptée sans opposition le 28 novembre. En voici le texte :

> Copie de tous décrets du conseil, levers de plans, rapports, documents et papiers de tout genre dont le dépôt n'a pas encore été fait, se rattachant au chemin de fer transcontinental national entre la ville de Québec et celle de Montréal.

Et l'honorable député termine son remarquable discours en parlant de documents qui n'existaient même pas à cette époque, de documents qui me paraissent être entre les mains des commissaires du Transcontinental, et qu'ils auraient reçus ces jours-ci.

Les documents désignés dans la motion qui a été adoptée le 28 novembre dernier se rapportent à certaines études qui avaient été faites et commencées dans l'été de 1904. Un dossier fut déposé devant la Chambre dans le mois de juin 1905, peut-être avant, qui donnait tous les détails que le Gouvernement et la commission du Transcontinental possédaient sur ces études. Le livre bleu de la commission pour 1906 contenait tous ces renseignements. Dans le mois de novembre l'honorable député demanda la production de tous les documents qui existaient. L'état qui fut déposé contenait une déclaration du secrétaire du ministère affirmant que tous les documents en la posses-

sion du ministère avaient été déposés. L'honorable député me paraît avoir l'imagination malade au sujet de cette affaire; il croît qu'il y a autre chose, vu qu'il ne trouve pas parmi ces documents ce qui pourrait faire son affaire, et par conséquent, le Gouvernement cache quelque chose. Monsieur l'Orateur, je donne à la Chambre l'assurance que tout le dossier a été déposé. Naturellement, ce n'est pas moi qui avais ces documents, mais j'ai la parole du secrétaire du département, qui est responsable, que les documents dont parle l'honorable député n'existent pas.

M. CROCKET : Le ministre veut-il me permettre? J'ai parlé cette après-midi du mémoire signé par le ministre lui-même et déposé devant la Chambre, dans lequel il fait allusion à une lettre du président de la commission du Transcontinental, disant que celle-ci avait adopté le plan original, c'est-à-dire le tracé de l'intérieur. Le dossier contient-il cette lettre ?

L'hon. M. EMMERSON : Je crois que le dossier qui a été déposé, le livre bleu de la commission qui a été soumis à la Chambre dans le mois de juin dernier, contient ce rapport.

M. CROCKET : Je dirai à l'honorable ministre qu'il ne le contient pas.

L'hon M. EMMERSON : Naturellement, s'il ne s'y trouve pas, l'honorable député a raison de se plaindre qu'il n'y est pas. Il faut croire qu'il n'est pas non plus dans le département des Chemins de fer et Canaux. Je constate que dans le mémoire adressé au conseil, il est dit : " ci-joint la recommandation de la commission ". Je comprends comment une recommandation de la commission du Transcontinental a pu parvenir au ministère des Chemins de fer et Canaux jointe à un rapport au conseil signé par moi-même et ait été envoyée au conseil privé sans revenir au ministère des Chemins de fer et Canaux. Il est possible qu'elle ne l'ait pas été, car le secrétaire a donné apparemment tous les documents qu'il a pu trouver dans ses archives. Si cette lettre a été omise, je ferai faire des recherches au conseil privé pour m'assurer si elle s'y trouve.

M. CROCKET : Il y a un autre document à ce sujet, la réponse du ministre à la lettre de la commission du Transcontinental relative à la recommandation du tracé intérieur. Le dossier ne contient pas cette lettre.

L'hon. M. EMMERSON : Il est possible qu'il n'y ait pas eu de réponse. S'il y en a, ce n'est qu'un accusé de réception, et cet accusé de réception a dû être envoyé par le secrétaire, pas par moi. Ces documents sont transmis dans les formes officielles et sont sujets à la routine de bureau. La réponse ne comporte qu'un simple accusé de réception. Ces documents sont envoyés du ministère des Chemins de fer et Canaux qui est l'intermédiaire entre le Gouvernement et la commisison du Transcontinental. Celle-ci transmet tous ses documents au ministère des Chemins de fer et Canaux dont le devoir consiste à les soumettre au Gouverneur en conseil. Le ministère n'exerce aucune maîtrise sur la correspondance, mais, naturellement, il est responsable de toute correspondance et documents qui lui sont adressés.

M. CROCKET : Ma motion demandait toute la correspondance échangée entre le Gouvernement et les commissaires, non pas entre le ministère et les commissaires.

L'hon. M. EMMERSON : Je répète que s'il existe un tel document, il ne se trouve pas au ministère des Chemins de fer ; il doit être au conseil privé et je ferai les recherches nécessaires à ce sujet. Mais ce ne peut être un document de beaucoup d'importance, car la recommandation des ingénieurs et la décision des commissaires ont déjà été mentionnées dans le rapport au conseil et sont réitérées en substance dans la minute du conseil qui s'y rapporte.

L'honorable député a parlé des études topographiques. Je ne le suivrai pas sur les sentiers tortueux et rebattus qu'il a suivis dans ses allusions impropres aux journaux. J'aurais la réponse facile, mais je crois que ce serait insulter à l'intelligence de la Chambre de continuer une discussion de ce genre devant une assemblée qui devrait au moins rester digne dans ses débats sur les questions sérieuses.

M. CROCKET : La réputation de l'honorable ministre est faite pour apprécier ce qui est noble et digne.

L'hon. M. EMMERSON : Il est possible que la réputation de l'honorable député sous ce rapport soit préférable à la mienne, mais ce n'est pas la question que nous discutons. L'honorable député a parlé d'études trompeuses. Je tiens à lui dire qu'apparemment son imagination est malade depuis les élections de 1904 sur cette question. Dans le mois d'octobre 1904, il débuta en disant que ces études étaient un leurre; il a déclaré devant les électeurs du Nouveau-Brunswick que ces études n'étaient qu'en vue des élections et qu'un chemin de fer ne serait jamais construit. C'est lui qui a donné origine à cette idée. C'est sa marotte depuis qu'il est au Parlement. S'il a poursuivi un but depuis qu'il est au Parlement, s'il a consacré son attention à une question plus qu'à une autre, c'est bien à celle qui consiste à dire que ces études ne sont qu'un leurre. L'attitude même du Gouvernement, le fait qu'il n'y a pas d'instructions, qu'aucune direction par écrit n'a été donnée prouvent à la Chambre que le Gouvernement a respecté l'acte du parlement qui autorise la

création d'une commission pour construire un chemin de fer transcontinental entre Winnipeg et Moncton. La commission devait être un corps indépendant; elle devait construire ce chemin de fer indépendamment du Gouvernement, et dans les meilleurs intérêts du pays. Le Gouvernement n'a pas essayé à influencer cette commission; il n'a certainement pas exercé aucune influence indue sur ses délibérations.

Les commissaires firent faire des études dans l'automne de 1904 dans la vallée du fleuve Saint-Jean et dans l'intérieur de la province. Il est vrai que chaque tracé a ses partisans. L'honorable député (M. Crocket) a déclaré que je suis opposé au tracé riverain. Je ne suis en aucune façon ni n'ai jamais été opposé à ce tracé. Naturellement, ce tracé est celui qui sied le mieux à l'honorable député (M. Crocket). Mais d'autres personnes sont intéressées à un autre tracé. La question sera déterminée d'après les dispositions de la loi et il a été déclaré publiquement sur le parquet de la Chambre que la décision sera basée sur les rapports des ingénieurs et sur la recommandation de la commission du Transcontinental formulée d'après ces rapports. Les nouvelles des journaux, sur ce point ou sur un autre, peuvent parfois induire en erreur.

M. FOWLER : Est-ce que je dois conclure que les ingénieurs ont complété leurs études des deux tracés et ont fait leur rapport ?

L'hon. M. EMMERSON : J'ai dit que les ingénieurs avaient fait des études, dans l'automne de 1904 sur le tracé riverain et sur le tracé intérieur ; que subséquemment la commission du Transcontinental donna des instructions pour obtenir un travail plus complet. On avait prétendu qu'il y avait des tracés bien supérieurs le long du fleuve et en conséquence de nouvelles études furent ordonnées. Je n'en sais pas le résultat. Je n'en connais pas l'étendue ; elles n'ont pas été faites sous la direction du ministère des Chemins de fer et Canaux et je n'ai rien de commun avec elles.

M. FOWLER : Les plans n'ont-ils pas été déposés ?

L'hon. M. EMMERSON : J'ai déclaré, hier, sur le parquet de la Chambre, qu'ils n'ont pas été déposés au département des Chemins de fer et Canaux et tant que le rapport n'aura pas été déposé au ministère, je n'ai aucune déclaration à faire à leur sujet.

M. CROCKET : Le ministre prétend il que le parlement n'a pas droit de faire motion pour obtenir de la commission du Transcontinental des documents quelconques qui seraient soumis à l'inspection des députés ?

L'hon. M. EMMERSON Je n'ai pas même insinué que la Chambre n'a pas le droit de demander la production de tout dossier en la possession du département ou de la commission du Trancontinental, mais j'ai dit, l'autre jour, que tant que ces dossiers n'auront pas été portés à la connaissance du Gouvernement, le Gouvernement n'en pouvait parler avec connaissance de cause et qu'il n'en serait pas question. Je ne connais pas même le contenu de ces rapports ; on ne m'en a pas même donné un aperçu amical. J'ai simplement entendu dire que les rapports avaient été reçus, qu'ils étaient à l'étude et qu'ils seraient envoyés au département.

M. CROCKET : Dois-je comprendre que le ministre ne sait pas quel tracé les ingénieurs de la section A ont recommandé ?

L'honorable M. EMMERSON : Oui, c'est ce que doit comprendre l'honorable député, et c'est la déclaration que je vais faire. Je n'ai ni vu les rapports ni entendu dire ce qu'ils contenaient ni rien appris à leur sujet si ce n'est qu'ils avaient été reçus.

L'honorable député (M. Crocket) a parlé du " Herald " et du " Gleaner ". Le premier a toujours suivi une ligne de conduite très logique en politique et il jouit du respect et de l'estime du public indépendamment des partis dans le Nouveau-Brunswick. Quant au " Gleaner ", dont il a parlé, j'ai été tout naturellement trompé par la description qu'il a faite d'une girouette politique, et j'ai conclu qu'il s'agissait du "Gleaner", car de tous les journaux du Nouveau-Brunswick qui méritent le qualificatif en question, le " Gleaner " tient la première place. La dernière fois que j'ai eu connaissance de cette feuille, elle était amie du gouvernement actuel. Je sais que ce que l'honorable député a dit au sujet de l'opposition de ce journal au gouvernement provincial pendant que j'étais dans le Nouveau-Brunswick est vrai ; j'ai en effet essuyé son opposition et, apparemment, je ne m'en suis pas trouvé plus mal. Il y avait 46 députés à élire et je suis arrivé avec 41 partisans, malgré l'opposition du " Gleaner", de Frédéricton. Je crois que ce journal devint plus tard partisan du gouvernement provincial quand j'en fus sorti, et il a continué depuis à l'appuyer. Il a travaillé pendant un temps en faveur du gouvernement fédéral actuel, mais en 1904, bien que cette feuille fut amie du gouvernement avant l'élection, et même après que la campagne fut commencée, elle devint soudain conservatrice, parce que l'honorable député (M. Crocket) qui a l'honneur d'être le frère du directeur de ce journal, se présentait comme candidat conservateur. Je ne me plains pas de la conduiute de cette feuille. L'honorable député a dit entre parenthèses, que le " Herald " vivait avec la protection du Gouvernement. L'honorable député sait peut-être que le " Gleaner " a obtenu la protection du Gouvernement en 1904.

M. CROCKET : Je ne le savais pas.

L'hon. M. EMMERSON : Je sais aussi qu'il s'est plaint qu'il n'en recevait pas assez et c'est probablement là la raison pour laquelle cette feuille a donné son concours à l'honorable député. Tout ceci cependant ne relève pas du sujet et est indifférent à tout le monde.

M. CROCKET : Ça manque surtout de dignité.

L'hon. M. EMMERSON : Tout ce que je puis dire, c'est que mes renseignements au sujet des documents qui sont au ministère m'ont été fournis par les employés chargés de la garde de ces documents. S'il existe une pièce de la nature de celle que l'on dit, elle doit se trouver au bureau du conseil privé ; je verrai à ce qu'on fasse les recherches nécessaires, et si on la découvre j'en ferai le dépôt.

M. CROCKET : Avant de reprendre son siège, l'honorable ministre voudra-t-il promettre de déposer, avant que le Gouvernement ait fixé son choix sur une de ces deux routes, les rapports qui sont en la possession de la commission du chemin fer transcontinental ? Se propose-t-il de le faire ou non ?

L'hon. M. EMMERSON : Avant que nous ayons fixé notre choix ?

M. CROCKET : Oui.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne voudrais pas m'engager à le faire. Je n'ai pas pris connaissance des rapports ; je suppose qu'ils seront transmis au département ; et dès qu'ils y seront parvenus, ils seront transmis par l'intermédiaire du ministre des Chemins de fer et Canaux au Gouverneur en conseil ; et lorsque le Gouverneur en conseil se sera occupé de l'affaire, le Gouvernement, il est probable, déposera les documents sur le bureau de la Chambre.

M. CROCKET : Mais pas avant que le Gouverneur en conseil s'en soit occupé ? Le ministre dit-il que les documents ne seront pas déposés sur le bureau de la Chambre avant que la décision ait été prise ?

L'hon. M. EMMERSON : Comme l'honorable député ne l'ignore pas, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Ce n'est pas une affaire de département.

M. GEORGE W. FOWLER (King, N.-B.): Le manque de connaissance, le manque de renseignements du ministre sur les affaires courantes est stupéfiant. Le ministre ignore si tel rapport a été fait ou non, il ignore si un rapport fait par ces ingénieurs existe ou non. S'il existe un tel rapport, dit-il, il est entre les mains du Conseil privé, il n'est plus en sa possession.

L'hon. M. EMMERSON : L'honorable député (M. Fowler) fait erreur ; il s'est sûrement mépris sur le sens de mes paroles. J'ai déclaré que j'ignorais quelle était la teneur de ces rapports, si toutefois il en existait. J'ai compris que l'ingénieur chargé de la direction de ces travaux avait fait rapport à la commission, mais je ne connais pas la teneur de ce rapport.

M. FOWLER : Avez-vous dit à quelle date ce rapport avait été fait ?

L'hon. M. EMMERSON : Non, je ne suis pas en état de donner même ce renseignement.

M. FOWLER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ne paraît pas avoir jeté beaucoup de lumière sur la question. Il est censé représenter la province du Nouveau-Brunswick ; il est le seul député de cette province qui détienne un portefeuille ; et voici qu'il se présente une question intéressant au plus haut degré les habitants de cette province, question brûlante particulièrement pour l'ouest de la province ; et pourtant le ministre qui représente cette province dans le cabinet s'en occupe tellement peu qu'il ne s'est même pas donné la peine de parcourir le rapport, bien qu'il sache qu'il existe un tel rapport. C'est là un état de choses très singulier, un étrange aveu de la part du ministre. Celui-ci n'ignore pas qu'un des sujets les plus vivement débattus lors de l'élection dernière ça été précisément le choix de l'itinéraire du chemin de fer Intercolonial : le tracé traverserait-il la solitude impraticable du centre de la province, ou suivrait-il la fertile vallée du fleuve Saint-Jean en passant par l'importante ville de Woodstock et celle de Fredericton ? Et cependant ce ministre, unique représentant de notre province dans le cabinet, s'intéresse tellement peu à l'affaire qu'il n'a pas même consulté le rapport, et qu'il sait simplement par ouï-dire qu'il existe un tel rapport. L'honorable député de York (M. Crocket) a donné avis de sa motion demandant le dépôt de ces documents ; et cela seul aurait dû suffire pour engager le ministre à s'enquérir de l'affaire, non seulement auprès de son propre personnel, mais auprès des autres bureaux de l'administration. Le ministre, en effet, doit se rendre compte qu'il est difficile de se former une opinion dans les circonstances, à moins de connaître la teneur des rapports relatifs à ces deux routes. Il a reproché à l'honorable député de York de s'être servi du terme " faux " à l'égard de ces relevés ; on croirait que l'honorable député soit le seul qui se soit servi de ce qualicatif à l'égard des relevés fait le long dans la vallée du fleuve Saint-Jean. Le ministre devait pourtant être à son siège lorsque l'honorable député de Carleton, N.B. (M. Carvell) a pris la parole à ce sujet. Les relations entre l'honorable ministre et l'honorable député de Carleton, N.B. seraient-elles tendues au point qu'il a résolu de ne tenir aucun compte de ce que dit l'honorable député même lorsqu'il cherche à faire adop-

ter les propositions qu'il croit être le plus dans l'intérêt de ses commettants ? Est-ce la conclusion qu'il faut tirer de son attitude ? La rumeur publique et les journaux nous ont entretenus de certains incidents qui se seraient produits lors de la grande convention tenue récemment dans la ville de Saint-Jean ; convention organisée apparemment dans le but de faire valoir le ministre des Chemins de fer et Canaux. On se rendait compte que la conduite du ministre n'avait pas été de nature à lui assurer les sympathies des habitants du Nouveau-Brunswick, et qu'il serait à propos de lui faire donner un coup de main par les meneurs du parti. Cette convention fut donc organisée ainsi que plus tard un banquet en l'honneur du ministre, qui fut fêté, abreuvé, festoyé, dans la ville de Saint-Jean. Or, je ne me rappelle pas d'avoir lu dans la liste des convives le nom de l'honorable député de Carleton. Sa présence à ce banquet aurait-elle eu le même effet que celle d'un fameux fantôme lors d'un certain banquet qui eut lieu, il y a nombre d'années. Mais il était bel et bien présent à la convention, et même, si les rumeurs sont exactes, si les déclarations parues dans les journaux sont véritables, il se produisit des altercations assez vives entre l'honorable député de Carleton et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et je dois dire que ce n'est pas l'honorable député de Carleton qui eut le dessous dans les circonstances. L'honorable député de Carleton a condamné en cette Chambre la manière dont avaient été faits ces relevés le long du fleuve Saint-Jean ; il les a qualifiés de "faux relevés". Si je ne me trompe, ce sont les expressions mêmes dont il s'est servi. L'honorable député de York, a lu un extrait du "Herald" de Fredericton, lequel, comme il l'a déclaré, a toujours été un partisan énergique et convaincu du Gouvernement actuel et du ministre des Chemins de fer et Canaux. Cet important journal a parlé en termes très nets de la manière dont ces relevés avaient été faits, le long de la rivière. On ne doit donc pas tenir l'honorable député de York entièremeint responsable de cette appellation de "relevés faux". Le ministre a parlé du "Gleaner", et nous a dit que la dernière fois qu'il avait parlé de ce journal, il appuyait le Gouvernement actuel ; mais l'instant d'après il nous a dit que, dès 1904, ce journal était le défenseur de l'honorable député de York. Celui-ci ayant remporté son élection par une très forte majorité, il faut en conclure que le "Gleaner" doit exercer une certaine influence et avoir quelque importance dans le comté de York. Malgré les efforts prodigieux que le Gouvernement a fait pour assurer la défaite de l'honorable député, celui-ci a été élu. Or, le facteur qui a le plus aidé à faire élire l'honorable député de York, outre l'appui qu'il a reçu des journaux, c'a été l'attitude du Gouvernement sur cette question de la



route de la vallée. Et si le Gouvernement persiste à faire passer la voie ferrée à travers le centre de la province, il peut s'attendre à recevoir, à la prochaine élection, de la part des électeurs de ces circonscriptions, une rebuffade des mieux conditionnée. Mais on a prétendu que le Gouvernement ne ferait pas connaître sa décision, ne dirait pas sur quelle route il a fixé son choix avant l'élection prochaine. On tiendra les électeurs dans l'ignorance jusqu'à ce qu'il soit trop tard pour eux de régler le compte avec le ministère. C'est possible, c'est peut-être même ce qui explique que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas jugé à propos de déposer ces documents sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. HAGGART : Il est grandement temps, que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous donne connaissance des relevés faits entre Québec et Moncton ; distances, rampes, et courbes. Nous membres de la gauche, nous nous sommes opposés à ce qu'on construisît un chemin de fer faisant double emploi avec l'Intercolonial depuis Lévis jusqu'à Moncton ; et c'est moi, je crois, qui ai déclaré qu'on ne trouverait pas entre ces deux points de ligne plus courte que l'Intercolonial et présentant les mêmes rampes.

On verra avec le temps que ma déclaration était exacte. Le ministre aurait dû nous fournir un état concis relativement à cette partie du chemin ; le tronçon de 150 milles à l'est de Lévis et jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick ; le tronçon de 62 milles à l'ouest de Grand-Falls et jusqu'à la frontière de Québec ; le tronçon de 50 milles de Moncton à Chipman, pour la construction desquels on a lancé des avis d'adjudication et reçu des soumissions. C'est tromper la Chambre que de prétendre que l'exécutif a le droit de demander des soumissions pour la construction de ces 270 milles de chemin de fer sans fournir aucun renseignement à la députation. On m'informe qu'afin d'obtenir une pente de quatre dixièmes sur la longueur de 150 milles de chemin à l'est de Lévis, il va falloir faire des circuits considérables. Je prie le ministre de nous dire quelle est la distance de la Pointe-Lévis à la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon pour lequel la commission a émis des avis d'adjudication.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne suis pas en mesure de renseigner l'honorable député.

L'hon. M. HAGGART : Le ministre doit sûrement le savoir. Qui est responsable au Parlement si le ministre des Chemins de fer ne l'est pas ?

L'hon. M. EMMERSON : Toutes les pièces relativement à cette affaire ont été déposées sur le bureau.

L'hon. M. HAGGART : Le ministre s'attend-il donc que nous allons nous charger

de débrouiller cette masse de renseignements concernant le tracé ? On devrait plutôt nous fournir un état très clair indiquant les parcours, et les frais que l'établissement de ce chemin va imposer au pays. Ce sont là les renseignements que l'on fournit à tout entrepreneur qui veut bien envoyer un ingénieur au département pour faire le calcul des quantités, et ces renseignements devraient être fournis à la députation. Lors de la délibération du projet de loi relatif au chemin de fer Transcontinental, le ministre des Finances a déclaré en cette Chambre, que la dépense ne s'élèverait pas à plus de $40,000 par mille sur une distance qui devait, d'après lui, être beaucoup moins grande que le parcours de l'Intercolonial entre Lévis et Moncton. Or, on m'informe que la dépense sera beaucoup plus forte que le ministre des Finances ne l'a déclaré et que, d'autre part, le parcours sera beaucoup plus long qu'il ne l'avait prévu. Le ministre des Chemins de fer devrait maintenant dire à la Chambre si la déclaration faite par ce ministre responsable se rapproche de la vérité, étant donné surtout que son département a lancé des avis d'adjudication.

L'hon. M. EMMERSON : Ce n'est pas le département qui a lancé des avis d'adjudication, c'est un corps indépendant établi par le Parlement. Tant que la commission n'aura pas renseigné le département on ne devra pas s'attendre à ce que le ministre ou son sous-ministre soit en mesure de renseigner la Chambre à cet égard.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable ministre semble oublier la déclaration faite en cette Chambre par le Gouvernement à l'effet que la commission du chemin de fer Trancontinental relève du département des Chemins de fer et que le ministre de ce département est responsable à la Chambre des actes de cette commission. Sûrement il doit y avoir quelqu'un de responsable au Parlement. Nous ne pouvons obtenir ces renseignements de la commission du chemin de fer Transcontinental ; il nous faut nous adresser à la personne responsable d'après la Constitution, et c'est pourquoi nous nous adressons au ministre des Chemins de fer, que la Constitution déclare être responsable. Il est insoutenable qu'il y ait une commission irresponsable, indépendante du Parlement et de la population canadienne. L'initiative prise par la commission lorsqu'elle a fait cet appel de soumissions a-t-elle été approuvée par l'exécutif, a-t-elle été approuvée par le ministre des Chemins de fer ; la commission a-t-elle pris cette initiative de son propre mouvement et sans consulter personne ? Evidemment non. L'honorable député (M. Crocket) a le droit d'obtenir les renseignements qu'il demande, et même si la commission du chemin fer Transcontinental était indépendante du Parlement, l'honorable député aurait encore le droit d'obtenir ces renseignements par le moyen d'un ordre de cette Chambre.

L'hon. M. EMMERSON : Il n'existe pas de tel ordre. L'honorable député (M. Haggart) n'est pas renseigné quant à la question soumise à la Chambre. Il s'agit d'une motion faite en novembre dernier relativement à certains documents antérieurs à cette date. Les remarques de l'honorable député préopinant ont trait à certains documents qui ont pu être préparés depuis cette date, dont il n'est pas question dans le moment et qui seront sans doute déposés sur le bureau en temps opportun.

L'hon. M. HAGGART : Mes remarques ont trait aux déclarations faites par le ministre des Chemins de fer, qui ne veut pas se reconnaître responsable dans les circonstances, qui prétend que la commission du chemin de fer Transcontinental ne lui a pas fait de rapport et qu'il n'est pas autorisé à exiger d'elle ce rapport. Qui sont donc ces personnes qui ne sont pas responsables au Gouvernement et qui, à en croire le ministre, ne font pas rapport ? Qui est chargé de recevoir leurs comptes, qui est chargé d'en faire la vérification ? Sont-ce les fonctionnaires du ministre, ou ces fonctionnaires font-ils eux-mêmes la vérification de leurs propres comptes ? J'imagine que ces comptes ne vont pas du tout au département ; je suppose que la commission est un corps entièrement irresponsable. Mais assurément, elle est responsable au pays ; elle ne saurait désobéir à un ordre de la Chambre. Pourquoi ces renseignements ne sont-ils pas fournis ? C'est parce que, pour des raisons politiques, le ministre des Chemins de fer ne juge pas opportun pour le moment de dire sur quelle route, de Grand-Falls à Chipman, le Gouvernement a fixé son choix. Les ingénieurs, dit-il, ont recommandé un certain tracé : il le sait par ouï-dire, autrement il l'ignore ; c'est à la commission à décider toute l'affaire. Au fond, mes collègues, se trompent du tout au tout ; il ne s'agit aucunement de tracé, de rampes, de courbes,; il ne s'agit pas de choisir le tracé qui sera le plus avantageux dans l'intérêt du pays; il s'agit de choisir celui qui assurera le plus grand nombre d'adhésions au parti actuellement chargé d'administrer les affaires du pays.

C'est déjà une faute assez grave que de construire cette ligne de chemin de fer ; il n'était nullement nécessaire de le faire, car elle va faire double emploi avec l'Intercolonial et rendre pratiquement inutile cette partie du chemin qui relie Pointe-Lévy à Moncton ; le Gouvernement s'est décidé à la construire pour faire plaisir à ses partisans des Provinces maritimes. Je ne me figurais pas qu'aucun gouvernement au Canada commettrait la faute grave d'imposer au pays la dépense de la construction d'un chemin de fer faisant double emploi avec le chemin de fer Intercolonial, et qui ne sera certainement pas plus direct que l'Intercolonial, simplement pour assurer des votes au parti et sans que le Canada en retire aucun

avantage. J'ai pris la parole pour dire que, lorsque la Chambre ordonne de déposer des documents ni commission ni personne autre n'a le droit de désobéir à l'ordre. Nous avons le droit d'obtenir ces renseignements. Nous aurions dû être renseignés avant toute adjudication au sujet de l'itinéraire adopté de Pointe-Lévy à Grand-Falls et de Gran-Falls à Chipman. La Chambre n'a pas été renseignée à ce sujet. Le ministre déclare qu'il a déposé des documents. En effet, il a déposé une charretée de documents sur le bureau de la Chambre. Est-il un seul député qui va entreprendre de les démêler ? Ce qu'il nous fallait, c'était un état concis. L'honorable ministre répondra-t-il à cette question : Quel tracé allez-vous suivre de Pointe-Lévy à Grand-Falls ? Les journaux m'apprennent qu'il a été accordé une entreprise pour la construction de 150 milles de chemin de fer en vue d'obtenir des rampes de quatre-dixièmes pour cent. Quelle est la distance en ligne droite entre ces deux points ? Va-t-il me donner quelque renseignement au sujet du tracé reliant Grand-Falls à Chipman, et va-t-il me dire quelles mesures prend la commission en vue de la construction du chemin entre ces deux points ?

M. BARKER : Je désire signaler à l'attention du ministre deux paragraphes du statut relatif à ce chemin de fer ; l'article 8 est conçu en ces termes :

La division de l'est dudit chemin de fer Transcontinental, de la cité de Moncton à la cité de Winnipeg, sera construite par ou pour le Gouvernement de la manière ci-après déterminée et conformément aux termes et stipulations du contrat.

L'article 9 est ainsi conçu :

La construction de la division de l'est et l'exploitation de cette division jusqu'à son parachèvement et sa location à la compagnie aux termes des stipulations du contrat, seront confiées aux soins d'une commission composée de trois membres qui seront nommés par le Gouverneur en conseil et resteront en exercice durant bon plaisir.

Le ministre des Chemins de fer voudra-t-il dire pourquoi on a déclaré dans cet article que les membres de la commission ne resteraient en fonction que durant bon plaisir ? N'est-ce pas en vue de permettre au Gouvernement de contrôler leurs actes, et au besoin de les démettre de leurs fonctions, dans le cas où la commission contracterait des obligations trop énormes ou obligerait le pays à solder les frais de la construction d'un chemin de fer qui ne serait pas dans l'intérêt général et véritable du pays ; n'est-ce pas en vue de mettre le Gouvernement à même de surveiller tous les actes de la commission, d'examiner ses relevés, ses plans et cahiers de charge, et de s'assurer qu'elle ne fait rien qui puisse être au détriment du pays ? Supposons un instant que cette commission prît des décisions inconsidérées, de nature à nuire à la population canadienne.



Faudrait-il, des semaines et des mois durant, lui laisser la bride sur le cou, sans que le ministre se soucie le moins du monde de ce qu'elle fait. Si nous acceptons sa déclaration, il ignore aujourd'hui ce qu'a décidé la commission à l'égard de la mesure la plus importante à prendre relativement à la construction de ce chemin. Le ministre semble croire que ce n'est pas son affaire. Si le ministre des Chemins de fer n'a pas à s'en occuper, qui donc doit le faire ? Entre la population et la commission qui y a-t-il donc, à part le ministre ? Quelles sont donc ses fonctions, à son avis, aux termes de ce statut ? La commission est-elle libre d'accorder des entreprises pour la construction de 400 ou 500 milles de chemin de fer, à un prix variant de $40,000 à $50,000, sans que nous soyons aucunement renseignés.

A quoi bon déclarer dans le statut que les membres de cette commission rempliront leurs fonctions durant le bon plaisir du Gouvernement, c'est-à-dire durant le bon plaisir de la Chambre, si nous n'avons pas le droit de savoir ce qui s'y passe, si nous devons nous contenter d'entendre un ministre du cabinet nous opposer son ignorance ? Sûrement c'est la première fois qu'un ministre répond de cette manière. On lui a posé les questions les plus simples et il se borne à répondre qu'il n'en sait rien, et qu'on ne nous en dira rien. Si c'est là la réponse qu'on doit nous faire de session en session, si l'honorable ministre est incapable de nous renseigner aujourd'hui, pourquoi lui poserions-nous la même question la session prochaine ? Pourquoi lui demanderions-nous de nous renseigner sur la ligne de conduite suivie par la commission, s'il n'est pas obligé de nous dire ce qu'il sait, ou du moins ce qu'il devrait savoir, concernant les mesures très importantes qui ont été prises ? Les journaux nous apprennent que le Gouvernement lance des avis d'adjudication pour de très grandes étendues de ce chemin et qu'il lui est adressé des soumissions à cet effet.

Le ministre est-il en état de dire que le tracé adopté par ces gens serait approuvé par le Gouvernement, si on le consultait à cet égard ? Celui-ci confesse son ignorance au sujet du tracé. Il ignore quel tracé la commission est en train d'adopter ; il ferme les yeux tandis que la commission est à faire l'adjudication des entreprises. C'est là une étrange conduite. Le ministre doit savoir que le Parlement ne saurait fermer les yeux pendant que de telles choses se passent, à moins qu'il ne prétende que nous sommes obligés d'en passer parce que décideront les membres de la commission. C'est là l'opinion du ministre, si nous en jugeons par la conduite qu'il a tenue. Voici maintenant quels sont les termes du statut :

La commission adjugera l'entreprise de la construction de la division de l'est par voie de soumission et de contrats après que les plans et devis en auront été dûment annoncés, elle acceptera la plus basse soumission qu'aura

présentée un entrepreneur ayant, au jugement de la commission, assez d'habileté, d'expérience et de ressources pour exécuter l'entreprise pour laquelle il aura soumissionné ; mais nul contrat du chef du présent article comportant une dépense de dix mille piastres ou plus ne sera conclu par la commission sans la sanction préalable du Gouverneur en conseil.

Après avoir entendu la lecture de cet article, le ministre prétend-il sérieusement qu'il n'a pas à se mêler des décisions qui seront prises ? Si un de ces jours il devait dire à ces personnes qui ont fait de fortes dépenses en vue de faire l'examen de la route et de préparer leurs soumissions : le Gouvernement refuse d'accepter votre soumission, refuse d'approuver la décision de la commission, car le tracé de la route n'est pas acceptable. Dans ces circonstances les entrepreneurs ne seraient-ils pas fondés à dire au Gouvernement : vous nous avez fait un tort énorme en n'intervenant pas plus tôt, en ne vous tenant pas au courant de ce que la commission avait décidé lorsqu'elle a adjugé ces entreprises. Je proteste énergiquement contre cette manière de faire. Lorsque le Gouvernement a déposé ce projet de loi qui déclare les membres de la commission dépendants de l'exécutif, il s'est chargé de surveiller leurs opérations. Une telle conduite est condamnable et je regrette que le Gouvernement se soit exposé à commettre des injustices aussi graves à l'égard des entrepreneurs ou d'autres personnes.

M. CROCKET : J'ai demandé au ministre des Chemins de fer, il y a quelques instants, s'il était en mesure de promettre à la Chambre qu'il déposerait les rapports officiels des ingénieurs de la section "A", avant que le Gouvernement eut annoncé sur quelle route il avait fixé son choix ; et le ministre a déclaré qu'il n'était pas en mesure de répondre à la question.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député ne saurait prendre de nouveau la parole que du consentement de la Chambre.

M. CROCKET : Le ministre des Chemins de fer n'étant pas en mesure de répondre à la question, je prie le premier ministre de vouloir bien nous donner l'assurance que ces rapports seront déposés avant que le Gouvernement ait fixé son choix sur l'une des routes traversant le Nouveau-Brunswick.

Sir WILFRID LAURIER : Je réponds sans hésiter à l'honorable député, qui cherche à soulever une tempête dans un verre d'eau. Il a par motion, récemment, demandé le dépôt de certains documents, et il se plaint aujourd'hui de ce qu'on n'a pas donné suite à l'ordre de la Chambre, de ce que tous les rapports n'ont pas été déposés. C'est possible. Je lui dirai que si tous les documents compris dans l'ordre émanant de la Chambre n'ont pas encore été déposés, ce n'est pas dans un but secret, comme il l'a donné à entendre, comme il l'a même déclaré au début. C'est tout simplement le résultat d'une omission de la part des employés du département ; et je suis sûr que le ministre des Chemins de fer fera en sorte que les documents mentionnés dans la motion soient déposés. Il n'y a pas de raison pour qu'ils ne le soient pas tous ; personne n'y gagnerait rien. La conduite du département ne cache aucune mauvaise intention. L'honorable député a aussi demandé que certains documents, notamment certains contrats faits depuis le dépôt de sa motion, soient aussi déposés. A mon avis, le Gouvernement n'est pas tenu de déposer autre chose que les documents visés par sa motion. Mais je ne m'en tiendrai pas là : il a été accordé des entreprises pour la construction d'une partie de ce chemin, et il n'est pas besoin d'ordre de la Chambre pour obtenir la production des contrats relatifs à ces entreprises ; ces contrats devront être déposés, et, au reste, c'est ce qu'on fait. Il voudrait maintenant que le Gouvernement promît de déposer sur le bureau de la Chambre les rapports des ingénieurs, et que la Chambre fût mise au courant de la décision prise par l'exécutif, avant même que la commission ou le Gouvernement ait donné suite à cette décision. Je ne suis pas prêt à dire que le Gouvernement se rendra à cette demande. D'après la pratique suivie, et aux termes de la doctrine acceptée, la Chambre des Communes n'a droit de recevoir communication d'aucun document avant que l'affaire soit terminée. Il est possible toutefois, qu'il n'y ait pas inconvénient à enfreindre la règle dans le cas actuel.

Plus tard je serai en mesure de dire à l'honorable député si ces rapports seront déposés avant que le Gouvernement ait pris une décision à leur égard. Maintenant en ce qui regarde l'affirmation faite par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), le Gouvernement n'a jamais eu l'intention de se faire un écran de la commission des chemins de fer. Nous sommes responsables de ce que fait la commission. Celle-ci fait rapport au Gouvernement, et c'est au Gouvernement d'accepter ce rapport ou de le rejeter. Mais tant que la commission n'a pas fait rapport, on ne saurait nous tenir responsable. Ce n'est qu'à partir du moment que la commission nous a fait rapport et que nous agissons en conséquence que nous devenons responsables au Parlement. L'honorable député de Lanark (M. Haggart) a demandé quelle était la distance qui sépare le pont de Québec de la frontière du Nouveau-Brunswick ; l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) n'ayant pas pu fournir le renseignement, l'honorable député s'est indigné. Eh bien, l'honorable député de Lanark (M. Haggart) a droit d'obtenir ce renseignement et nous le lui donnerons. Il se trouve dans les documents déposés sur le bureau, mais je reconnais que la liasse est un peu volumineuse. Le mi-

nistre (M. Emmerson) préparera un état de ce que la commission a fait et fournira à l'honorable député les renseignements qu'il demande.

M. R. L. BORDEN : Celui qui connaîtrait tout ce que renferment ces rapports, et, d'une manière générale, tout ce que la commission a décidé, à l'insu du ministre, serait possesseur d'un vaste fond de renseignements. Il est bien étrange qu'un ministre d'Etat ne soit pas en mesure de dire à la Chambre à quelle date ces rapports ont été préparés.

M. EMMERSON : C'est un rapport présenté par les fonctionnaires de la commission du Transcontinental ; c'est un rapport qui a été remis à la commission par les fonctionnaires régionaux. Ce rapport ne m'a pas été transmis, n'a pas été transmis au département, et j'ignore quand il a été envoyé.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que la commission du chemin de fer Transcontinental après tout ? C'est simplement une section du département des Chemins de fer et Canaux. Elle relève du Gouvernement, au même titre que le département des Chemins de fer lui-même.

Les membres de cette commission ne sont pas attachés d'une façon aussi permanente au service de l'Etat que l'est le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux. En pareilles circonstances, il importe que la Chambre soit saisie de ce rapport, à brève échéance. Il suffit pour cela que le ministre des Chemins de fer ou le premier ministre adresse une courte note au président de la commission, et demain matin, même avant l'ouverture de la séance, dans l'après-midi, ce rapport serait entre leurs mains. Le premier ministre déclare qu'il ne saurait dire si ces rapports seront déposés sur le bureau, que d'après l'usage en vogue, on n'en fait pas le dépôt avant que l'initiative soit prise. Je ne saurais souscrire à pareille doctrine. Les rapports des commissions sont toujours déposés sur le bureau et le Parlement les discute, même avant qu'on ait pris l'initiative voulue. En quoi ce rapport diffère-t-il des rapports dressés par les autres commissions ? En rien. Ces rapports se rattachant à une question qui donne lieu à divergence d'opinion au Nouveau-Brunswick, il est d'autant plus urgent d'en faire le dépôt, afin que le Gouvernement puisse bénéficier des avis exprimés par la Chambre, avant que l'exécutif prenne une initiative quelconque. J'hésiterais à croire que le Gouvernement assumât la responsabilité de prendre une décision basée sur le rapport des ingénieurs ou sur la proposition formulée par la commission, et cela avant de soumettre ce rapport à la Chambre et de provoquer un débat auquel participeraient les députés et de la droite et de la gauche représentant ici les comités directement intéressés.

Sir WILFRID LAURIER.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité).

Service postal (service extérieur)—appointements et allocations, y compris appointements de $1,200 à J. A. W. Lebel, commis de la seconde classe au bureau de l'inspecteur des postes, à Québec, qui fut mis à la retraite le 1er juin 1897, et réintégré dans ses fonctions le 1er août 1897, étant rétabli par là même dans ses droits découlant de l'Acte de retraite du service civil, sur paiement d'une somme équivalant à la retenue sur ses appointements respectifs depuis la date de sa mise à la retraite, ses services devant être considérés comme ininterrompus, nonobstant les dispositions des lois du service civil et de la retraite, $1,897,347.25.

L'hon. M. LEMIEUX : M. Lebel était un ancien fonctionnaire, attaché en 1874, à la division postale de Québec. Le 2 décembre 1878, il fut transféré au bureau de poste de Québec, à titre de commis de la 2e classe. Le 1er juin 1897, il fut retraité pour cause de santé. Alors, pendant quelques mois, il séjourna dans les états du sud, puis revint au pays, parfaitement rétabli et il manifesta le désir de rentrer au service des postes. Le 10 août 1897, il fut nommé à la charge d'inspecteur des postes à Québec. C'était un excellent fonctionnaire et nous lui accordâmes le traitement qu'il touchait auparavant, $1,200.

L'hon. M. HAGGART : C'est le chiffre du traitement qu'il touchait, avant sa mise à la retraite.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, et il est pourvu ici à ce qu'il soit rétabli dans sa situation primitive sous l'empire de la loi relative au fonds de retraite des employés de l'Etat. C'était un fonctionnaire méritant, et nous avons vivement regretté son départ.

Service postal, $3,170,700.

L'hon. M. LEMIEUX : L'augmentation de $170,000 se répartit ainsi qu'il suit : transports ordinaires par voie de terre, $64,150 ; service des bureaux ambulants, $95,820 ; fourniture et réparation des sacs à dépêches, etc., $10,000.

L'augmentation afférente aux transports ordinaires par voie de terre pourvoit à l'extension du service. Je le répète, chaque fois qu'on présente une demande légitime, en obtention de l'extension d'un service, les honorables députés peuvent me rendre le témoignage que je me rends volontiers à cette demande. J'ai dit, l'autre jour, que la plus-value réalisée dans notre budget nous a permis de transformer plusieurs services bi-hebdomadaires et tri-hebdomadaires en services quotidiens. Cette augmentation de $64,000 est nécessitée par l'extension de plusieurs services, aux frais desquels il faut pourvoir, pour l'année courante. La même observation s'applique aux transports de dépêches par voie ferrée. L'augmentation afférente à ces transports est de $95,820. Dès qu'il s'établit une nouvelle voie ferrée, soit

au Nord-Ouest, soit dans les anciennes provinces, mais surtout au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et en Colombie-Britannique, il est immédiatement pourvu à un service de bureaux ambulants, aussi bien outillés que possible, sur ces chemins de fer. L'augmentation pour le prochain exercice sera probablement d'un plus fort chiffre à cause du développement des chemins de fer qui appelle un développement correspondant dans le service des bureaux ambulants.

M. DANIEL : Le ministre a-t-il effectué quelque arrangement en vue de l'agrandissement du bureau de poste de Saint-Jean ? Il se le rappelle sans doute, j'ai déjà conféré de la chose avec lui.

L'hon. M. LEMIEUX : Quant à la demande relative aux travaux de réparation et à l'agrandissement du bureau de poste, à Saint-Jean, nous l'avons renvoyée au ministère des Travaux publics, avec apostille à l'appui de la demande, comme étant d'urgence, et l'affaire est maintenant entre les mains de ce ministère. La construction sera poussée avec toute la célérité voulue.

L'hon. M. HAGGART : Le ministre pourrait-il nous donner un état de services en conformité de l'arrangement effectué par un ex-ministre des Chemins de fer, en accordant des subventions à certaines compagnies pour le transport des dépêches ?

L'hon. M. LEMIEUX : Les arrangements effectués sous l'administration précédente ont été exécutés ; mais je dois informer l'honorable député que les compagnies de chemins de fer désireraient faire de nouveaux arrangements avec le Gouvernement. Jusqu'à présent, il m'a été impossible même de parcourir leurs mémoires ; mais j'ai sous les yeux les mémoires dressés par les trois grandes compagnies, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la compagnie du Grand-Tronc, et la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, demandant de nouveaux arrangements. Toutefois les arrangements effectués par mes prédécesseurs s'exécutent, bien que ce soit contre le gré des compagnies de chemins de fer. Avant longtemps, je suppose il nous faudra remanier ces arrangements.

L'hon. M. HAGGART : Comment les frais afférents au transport des dépêches au Canada, soutiennent-ils la comparaison avec le coût de ce service aux Etats-Unis, et avec le coût du transport des objets de correspondances envoyés par train-express, sur les divers chemins de fer ?

L'hon. M. LEMIEUX : Aux Etats-Unis, ces objets acquittent un droit de tant par livre, tandis qu'au Canada, ils acquittent une taxe de tant par mille.

L'hon. M. HAGGART : Alors, il est facile d'établir la comparaison, sur ces différentes bases.

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai pas ici les chiffres.

L'hon. M. HAGGART : Etes-vous en voie d'effectuer un nouvel arrangement pour le transport des colis postaux ou pour l'établissement d'un nouveau service de colis postaux ?

L'hon. M. LEMIEUX : Encore tout récemment, j'étais d'avis qu'il faudrait doter le Canada d'un service de colis postaux dans le genre du système en vogue en Angleterre; mais afin de couper court à toute discussion oiseuse, je dois déclarer, sénance tenante, que j'ai cédé à l'avis exprimé par presque tous les députés, des deux côtés de la Chambre.

L'hon. M. HAGGART : L'opposition à ce projet a-t-elle été suscitée par les compagnies de messagerie ?

L'hon. M. LEMIEUX : J'incline à croire que les compagnies de messagerie ont créé ces embarras et qu'elles ont distribué par tout le pays des cartes postales, afin de soulever les marchands dans les centres ruraux. Quoi qu'il en soit, bien que, pour mon propre compte, je suis persuadé qu'on bon service de colis postaux livrés contre remboursement, sur le pied où il existe en Angleterre et dans tous les pays du continent serait un excellent système et qu'à la longue, quand l'opinion aura été éclairée à cet égard, le public demandera au Gouvernement l'établissement de ce service, pour le moment, je me heurte contre un mur.

L'hon. M. HAGGART : Vous avez raison.

M. LAKE : Il y a quelque temps, j'ai rappelé au ministre l'insuffisance du service postal à McTaggart, sur la ligne du Sault-Sainte-Marie, faisant partie du réseau canadien du Pacifique.

L'hon. M. LEMIEUX : Ce service est amélioré.

M. LAKE : Je suis bien aise d'apprendre la chose.

L'hon. M. LEMIEUX : Est-ce que je n'ai pas écrit en ce sens à l'honorable député ?

M. LAKE : Oui, ces jours derniers, j'ai reçu une note du ministre des Postes, m'apprenant qu'on a tenu compte de cette demande et qu'il espère que ce service a été amélioré. Je tiens à rappeler au ministre qu'il a été formulé de graves plaintes à l'égard du service postal, sur tout le parcours du Sault. Je ne saurais dire si le ministre sait qu'il existe un village du nom de Rouleau, sur le parcours de cette ligne. Je désire lui donner lecture d'un court extrait que j'emprunte d'un journal publié dans cette localité, et qui a trait au service postal. C'est un exposé fort concis de la question, qui corrobore ce que j'ai appris

de citoyens d'autres localités situées sur le parcours de cette ligne. Voici ce texte :

L'insuffisance actuelle du service postal dont sont dotées les localités situées sur le parcours de la ligne du Sault est une source constante d'ennuis et de graves inconvénients pour les citoyens de Rouleau et, croyons-nous, pour les habitants d'autres villages sur cette ligne. Il ne circule sur ce chemin de fer qu'un seul wagon-poste dont l'itinéraire journalier est de se diriger vers le nord, le matin et de revenir vers le sud, le soir, et c'est là, sans doute, la cause de l'exécrable situation qui existe aujourd'hui. Lorsque le train du matin est en retard, ce qui est la règle et non pas l'exception, au cours des mois d'hiver, les dépêches ne descendent pas du nord, ou plutôt elles en descendent mais se dirigent vers le sud, jusqu'à ce qu'elles rencontrent le bureau ambulant ; alors, on les remet au commis ambulant qui fait le tri des objets de correspondance, pendant que le bureau ambulant revient sur la route qu'il a déjà parcourue. Si le tri des dépêches à destination d'un village n'est pas terminé, au moment où le train atteint ce village, on remet au receveur des postes les objets de correspondance qu'on a triées et le reste est retenu jusqu'au prochain courrier.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à qui le Gouvernement a accordé l'entreprise du transport des dépêches est tenue de délivrer deux fois par jour, les objets de correspondance aux villages situés sur cette ligne et les habitants de ces villages ont le devoir de veiller à ce qu'on leur délivre, deux fois par jour, leur courrier, vu que l'absence du courrier, soit du sud soit du nord, cause une foule d'ennuis aux citoyens et crée de sérieux embarras aux marchands. Cette façon extravagante de manipuler les dépêches, de leur faire parcourir deux ou trois fois la ligne dans les deux sens, en passant, à chaque trajet, la gare de destination, impose aux populations habitant les différentes localités ainsi éprouvées, le devoir impérieux de prendre une initiative collective très énergique.

Voilà le grief formulé, d'une façon générale, sur le parcours de cette ligne. J'ai appris que le même grief existe ailleurs. En outre, on se plaint de l'insuffisance des bureaux ambulants et de commis ambulants, en d'autres parties du Nord-Ouest. Au cours d'un débat précédent, sur cette même question, j'ai fait observer qu'il est à peine un seul de nos services postaux auquel on ne pourrait apporter les perfectionnements voulus par un libéral emploi des deniers publics, et les populations de cette contrée ont droit d'exiger un bon service postal. Je désire citer encore un extrait du "Journal" d'Edmonton, du 8 janvier dernier. Relativement au service postal du chemin de fer canadien du Nord qui dessert cette ville. Ce journal fait les observations que voici :

Il nous arrive encore des villages situés sur le parcours du chemin de fer canadien du Nord, à l'est d'Edmonton, certaines plaintes au sujet de l'état déplorable du service postal. Ce n'est pas uniquement sur les compagnies de chemins de fer que retombe le blâme, pour les retards du courrier. Quand les dépêches s'égarent, lorsque les commis ambulants ne sont pas à leur poste et que le service est défectueux, c'est sur le ministère des Postes qu'en retombe la responsabilité. Ces défectuosités du service sont tellement manifestes que le ministère ne saurait se dérober au blâme par des faux-fuyants comme en menaçant de faire condamner à l'amende la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, comme le Gouvernement veut le faire, s'il faut en croire une dépêche de Winnipeg, et cela parce que cette compagnie aurait négligé d'attacher un bureau ambulant au train du mardi matin. Des conditions climatologiques d'une sévérité exceptionnelle serviront d'excuse à la compagnie, mais les autorités postales sont tout à fait inexcusables d'avoir négligé de pourvoir à un personnel suffisant de commis ambulants. Citons quelques résultats de cette négligence ; un sac à dépêches expédié de Lavoy est revenu à la gare de départ sans avoir été ouvert ; en outre pendant plusieurs jours consécutifs on a négligé d'acheminer les dépêches vers Innisfree et autres villages situés sur le parcours du chemin de fer canadien du Nord; bref, le service postal, en dehors de cette ville, est dans un état de désorganisation complète.

Voici un autre extrait d'un journal de Regina au sujet du chemin de fer canadien du Nord qui dessert la contrée au nord de cette ville. Cet extrait est emprunté du journal "West" de Régina, en date du 28 janvier dernier, et en voici la teneur :

Quelles que soient les autres défectuosités constatées dans la gestion du chemin de fer canadien du Nord, cet hiver, les habitants des localités situées sur le parcours de l'embranchement nord ne sauraient rendre la compagnie responsable ni de l'encombrement des objets de correspondance ni du fait que les dépêches ont été transportées jusqu'au terminus nord et sont revenues à Regina, sans avoir été distribuées. Pareille désorganisation du service postal est tout à fait inexcusable. Tout le blâme retombe sur le Gouvernement. Seul il a la direction de ce service et la compagnie du chemin de fer du Nord n'a rien à y voir.

Et ainsi de suite. Voilà bien longtemps que j'entends formuler ces plaintes à l'égard de la situation du service postal sur ces lignes d'embranchement au Nord-Ouest. Il est impossible que ces faits aient échappé à l'attention du ministre des Postes ; car les journaux locaux du Nord-Ouest n'ont cessé de les signaler à l'attention publique. Or, maintenant que la Chambre a si bien manifesté sa pensée, j'espère que le ministère des Postes ne cherchera pas à créer un excédent d'un chiffre élevé, au dépens du service, mais qu'il s'efforcera d'appliquer cet excédent de recette à l'amélioration du service. Le ministre des Postes, j'espère, tiendra compte des inconvénients dont souffrent les populations de ces localités et tâchera de les doter d'un meilleur service. Dans la lettre que le ministre des Postes m'adressait, l'autre jour, il disait :

Vous le comprenez, notre ministère n'a pas la faculté de réglementer la marche des trains de chemins de fer qui transportent les dépêches et il ne saurait non plus prétendre que

dans l'établissement des itinéraires des trains, on consulte la commodité du service postal.

L'hon. M. LEMIEUX : Est-ce que j'ai fait allusion à la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, dans cette lettre ?

M. LAKE : Non, je ne le crois pas.

L'hon. M. LEMIEUX : S'agit-il du chemin de fer canadien du Pacifique ?

M. LAKE : Il s'agit surtout de la ligne du Sault.

L'hon. M. LEMIEUX : Il s'agit de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. LAKE : Effectivement. Il me semble que c'est là une question qui s'impose à l'attention du ministre.

Dans la ville où a été écrite la lettre que voici, on a souvent jeté du haut du bureau ambulant les sacs à dépêches qui ont été broyés sous les roues du train ; on affirme qu'une fois des lettres recommandées se sont perdues, ou au moins, on n'a pas réussi à retrouver la feuille des chargements. J'ignore si on l'a retrouvée, plus tard. L'autre jour, j'ai reçu du même correspondant une lettre où il m'apprend qu'on a éprouvé de semblable embarras sur d'autres points de la ligne, bien qu'il ne désigne point ces localités. Le Gouvernement, il me semble, devrait veiller à ce que les compagnies de chemins de fer manutentionnent convenablement les dépêches, de façon à ce que le pays bénéficie des deniers versés à ces compagnies pour le transport des objets de correspondance.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député vient de formuler plusieurs observations dont j'admets le bien fondé. Cependant, ne l'oublions pas, au cours de ces dix ou quinze années dernières, le Nord-Ouest s'est développé d'une manière si merveilleuse que force nous a été de doubler le chiffre de notre personnel, dans cette contrée.

Ces années dernières, eu égard à l'accroissement de la population et à cette luxuriance de villes et de villages qui surgissent un peu partout au Nord-Ouest, les énormes transports à effectuer dans cette partie du pays nous ont créé des difficultés presque insurmontables. Quant aux compagnies de chemins de fer, les principaux réseaux, si je ne me trompe, s'acquittent bien de leur service, sauf lorsque la circulation des trains est interrompue par l'accumulation des neiges, comme cela est souvent arrivé, cet hiver. Réellement, le service est excellent. Quant aux lignes d'embranchement, l'honorable député le comprend, il est moins facile de les doter d'un service de premier ordre. Je vais insister avec toute l'énergie possible auprès des compagnies de chemins de fer afin qu'elles donnent aux populations qu'elles desservent au Nord-Ouest un service bien moderne. Que les honorables députés veuillent bien le croire, nous n'hésitons jamais à accorder des facilités comme le service de bureaux ambulants et de commis ambulants, partout où la chose est possible. Je le répète, je ne suis pas un prodigue, mais j'ai à cœur de voir le service postal s'améliorer au Nord-Ouest, et cela pour une double raison : d'abord, afin d'engager nos propres concitoyens de l'Est à aller s'établir là-bas ; et ensuite, afin de procurer aux colons les avantages d'un service postal régulier. Je prêterai toujours volontiers l'oreille à toute demande que les honorables députés me présenteront, en vue de l'amélioration du service postal. Ces jours derniers, j'ai donné instruction à M. Ross, notre surintendant-chef à Toronto, de se rendre au Nord-Ouest pour y établir trois nouvelles divisions d'inspection et y mettre le service postal sur un bon pied. L'année prochaine, j'espère, les honorables députés de l'Ouest seront en mesure de dire que leur province l'emporte sur toutes les autres provinces, grâce aux améliorations apportées à son service postal.

M. SCHAFFNER : J'accueille avec plaisir les paroles du ministre des Postes et tous mes remerciements lui sont acquis d'avance, pour les excellentes intentions dont il nous a fait part. Je n'ai guère de plaintes à formuler ; seulement, il y a un grief que j'ai soumis au sous-ministre aujourd'hui même et que je veux maintenant porter publiquement à l'attention du ministre. Sur la ligne qui s'étend de Winnipeg à Deloraine, trois fois la semaine, le transport des dépêches s'effectue de Deloraine à Napinka et les trois autres jours, de Deloraine à Lyleton. Le côté singulier de l'affaire, c'est qu'au train-poste qui dessert Napinka est attaché un bureau ambulant sous les soins d'un commis ambulant, tandis que dans la composition du train qui dessert Lyleton il ne rentre pas de bureau ambulant.

L'hon. M. LEMIEUX : Ces deux localités sont-elles toutes deux dans le même comté ?

M. SCHAFFNER : Oui. Il y a huit ans qu'il y existe un service postal ; ce pays contient une population dense ; on rencontre nombre de villages sur le parcours de la ligne, et j'en suis convaincu, il suffit de signaler ce grief au ministre pour qu'il y apporte le remède voulu. Cette année et l'année dernière, j'ai reçu nombre de communications tant de libéraux que de conservateurs formulant des griefs et j'espère que le ministre y remédiera, à brève échéance.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député est-il allé au ministère, ce matin ?

M. SCHAFFNER : Oui.

L'hon. M. LEMIEUX : Demain ou lundi, j'examinerai les documents et je veillerai à ce qu'on fasse droit à la demande de l'honorable député.

M. HERRON : Voici un article publié dans le "Retail Merchants' Journal", de Montréal, au sujet du système des envois de colis postaux contre remboursement....

L'hon. M. LEMIEUX : L'affaire est mise au rancart, pour le moment.

M. HERRON : Voici cet article :

Nous sommes heureux de dire, en nous appuyant sur la déclaration du ministre des Postes, comme nous l'avions prévu, que pareille mesure législative ne saurait recevoir d'application qu'après avoir été régulièrement présentée à la Chambre, et qu'au cas où il proposerait d'apporter quelque modification au système actuel, il nous mettra amplement en lieu de faire valoir nos réclamations.

Si je ne me trompe, le ministre nous a déclaré ici même que ce système pourrait recevoir son application, sans autorisation législative.

L'hon. M. LEMIEUX : Ce système d'envois contre remboursement pourrait être établi par voie de règlement d'administration publique et sans autorisation législative ; mais en présence de l'opposition presque unanime des députés des deux côtés de la Chambre, je ne saurais songer à l'appliquer. Que l'honorable député se rassure, ce projet ne sera pas adopté, pour le moment.

M. LAKE : Je suis bien aise d'apprendre de la bouche même du ministre qu'il se propose d'améliorer le service postal dans l'Ouest, mais je tiendrais à lui citer un autre extrait...

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai lu tous ces articles. Comme l'honorable député l'a observé à bon droit, il est une considération qu'il importe de ne pas perdre de vue ici. Au cours des tempêtes qui ont sévi récemment dans l'Ouest, le ministère a été inondé de télégrammes transmettant les vœux formulés par de prétendues assemblées de protestation et même par des chambres de commerce se plaignant des retards subis dans le transport des dépêches. J'ai fait réponse à une de ces protestations que c'est au bureau météorologique et non pas au ministère des Postes qu'il faudrait s'adresser. Il y avait des bureaux ambulants attachés à ces trains ainsi que des commis ambulants ; mais vu l'accumulation des neiges sur les chemins de fer, il nous a été impossible, en dépit de tous nos efforts, de faire droit à ces plaintes. Je le comprends, quand on est bien loin, je ne dirai pas des centres civilisés—car la civilisation a atteint son apogée au Nord-Ouest—mais loin des grands centres, il est bien consolant de recevoir tous les jours son courrier. Après tout, nous ne sommes que de pauvres humains et il nous eût été impossible de lutter contre les conditions qui ont régné, au cours de ces dernières semaines.

L'honorable député sera peut-être surpris d'apprendre de ma bouche que, dans les circonstances ordinaires, le Nord-Ouest est doté d'un service postal de premier ordre qui recevra encore de nouveaux perfectionnements, si on veut bien attendre que je puisse les réaliser.

M. LAKE : Le ministre s'écarte de la question. Il est possible que le ministère ait été inondé de lettres et de dépêches transmises par les chambres de commerce ; mais, pour mon propre compte, je n'ai guère entendu formuler de plaintes à l'égard du service postal, ces semaines dernières, car nos concitoyens se rendent parfaitement compte de la situation extraordinaire contre laquelle les chemins de fer ont dû lutter. Mes remarques sont tout à fait indépendantes de cette situation insolite ; elles visent la situation qui régnait antérieurement. Il s'agit ici du service postal ordinaire qui, au dire du ministre, ne laisse rien à désirer. Il a dit que je serais peut-être étonné d'apprendre que le Nord-Ouest est doté d'un service bien moderne. En effet, je suis fort étonné d'apprendre la chose et les citoyens de ce pays-là seront tout aussi étonnés que moi, de pareille affirmation.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député a grandi en Angleterre, pays qui est doté du meilleur service postal qui soit au monde, dans un espace de peu d'étendue. Mais quant au Canada, si l'on tient compte de notre climat et de l'immense territoire qu'il nous faut desservir, l'honorable député à tort de se plaindre de notre service postal.

M. LAKE : Eh bien ! voilà vingt-cinq ans que j'habite ce pays-ci, et antérieurement je m'étais absenté d'Angleterre pendant quelques années ; aussi c'est en connaissance de cause que je parle des conditions du pays. C'est s'écarter de la question que d'instituer la comparaison entre le service postal dont l'Angleterre est dotée et le système en vogue au Canada. S'il était possible de comparer les deux services, le ministre des Postes serait autorisé à inscrire au budget de son ministère un excédent de recettes, comme on le fait en Angleterre. Mais le ministère des Postes ne doit pas viser à thésauriser, mais bien à dépenser les deniers publics. Il importe de doter le service postal assez largement pour qu'il soit bien moderne et il faut se garder de le réduire à la famine.

Ecoutons ce que dit un journal de Régina, à l'égard de ce service :

Cet engorgement résulte du développement si rapide des correspondances venant du sud et de l'Angleterre, cette année ; puis, comme résultat des gros chiffres de l'immigration, le volume des dépêches à manier s'est accru au-delà des proportions accoutumées, tandis que le personnel attaché à ce service n'a pas reçu d'augmentation répondant aux nouveaux besoins. L'année dernière, il y avait trois commis ambulants et un auxiliaire attachés au maniement des dépêches, en dehors de Régina, jusqu'à Prince-Albert et les points intermédiaires ; or, cette année, bien que le volume

des correspondances à manier se soit bien accru, on n'a ajouté au personnel des commis ambulants qu'un seul auxiliaire, soit un personnel de cinq commis.

Il s'agit de la ligne de Régina à Prince-Albert, sur un parcours de 250 milles. Un bureau ambulant, affirme-t-on, contenant un très fort volume de dépêches, parcourent toute la distance de Régina à Prince-Albert, sans que les commis ambulants pûssent réussir à faire le tri des correspondances ; force leur fut donc de les ramener à Régina, et rendus là, n'ayant pas encore réussi à terminer le tri, force leur fut de regagner le nord, avec leurs dépêches, et c'est alors seulement que ces dépêches eurent la priorité.

Voilà donc un retard des plus singuliers et tout cela en raison de l'insuffisance du personnel chargé du manutentionnement des objets de correspondance. Pareille plainte a été formulée à l'égard de la ligne du Sault. Qu'on installe sur la ligne un bureau ambulant supplémentaire et l'on obviera ainsi aux embarras de la situation. La même excuse ne saurait être alléguée, pour cette ligne. Nous recrutons des immigrants dans la république voisine comme en Angleterre et voilà que déjà ces immigrants établissent le contraste entre le service postal des Etats-Unis et celui du Canada, et la comparaison ne tourne nullement à notre avantage.

M. ARMSTRONG : J'ai été bien aise d'apprendre avec quelle libéralité on traite les populations du Nord-Ouest, et je tiens à demander au ministre des Postes s'il entend se montrer aussi généreux à l'endroit des districts ruraux des provinces de l'Est. J'apprécie parfaitement les efforts tentés par le ministre pour doter le pays d'un service postal bien moderne, mais je voudrais savoir ce qu'il entend faire relativement à la poste rurale gratuite. J'ai fait force recherches au sujet de l'application de cette réforme aux Etats-Unis l'année dernière, et je dois dire au ministre qu'à l'avenir, ce sera là une des questions à l'ordre du jour, au Canada.

L'hon. M. LEMIEUX : Il y a trois ou quatre ans, cette question était plus d'actualité qu'elle ne l'est aujourd'hui. Au début, lorsqu'on nous proposa de doter le Canada de ce système de poste rurale gratuite, en vogue aux Etats-Unis, certains fonctionnaires ministériels reçurent mission de se rendre à Washington, pour étudier le fonctionnement de ce système. Le résultat de leur enquête peut se résumer en deux mots. Aux Etats-Unis, cette réforme n'a pas été couronnée d'un grand succès et elle a grevé l'administration postale de déficits annuels successifs oscillant entre $15,000,000 et $16,000,000. J'en conviens, il faudrait peut-être se montrer un peu plus larges dans l'emploi des deniers publics, au ministère des Postes ; nous pourrions peut-être dépenser cet excédent actuel de $1,500,000, et rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses de notre budget ; mais je le demande à l'honorable député que je sais homme économe : conseillerait-il au ministre des Postes d'accumuler des déficits annuels, dans la gestion de son service ? Sérieusement, m'est avis que tout le monde au pays ne consentirait pas à se payer ce luxe. Plus tard, quand le pays sera plus riche, plus populeux et que nous aurons plus de ressources, la question s'imposera peut-être à notre étude ; mais, pour le moment il n'y faut pas même songer sauf à titre d'idéal à réaliser plus tard. Aujourd'hui, il faut se borner au service de distribution dans les villes comptant une population de 12,000 âmes et $20,000 de recettes postales. J'ai dit : une population de 12,000 âmes ; mais supposons que, dans le comté de l'honorable député, il y ait une ville de 11,500 âmes ; eh bien ! je fermerais les yeux et j'accorderais le service avec plaisir. Mais il doit le comprendre, pour le moment, et en présence des résultats constatés aux Etats-Unis, nous ne saurions songer à établir ici ce service rural gratuit. Maintenant, je vais apporter à l'honorable député la réponse voulue, mais cette réponse, je l'emprunterai à un journal qui fait autorité aux Etats-Unis, l' 'Argonaut', de San-Francisco, du 8 décembre 1906. L'auteur de cet article établit la comparaison entre le service postal des Etats-Unis et celui du Canada :

On pense peut-être que le service canadien n'est pas aussi bon que le nôtre. Erreur, il est bien meilleur. Ajoutons qu'il ne pourrait pas être aussi mauvais. Nos fonctionnaires des postes tremblent encore en songeant à l'énorme déficit dont la poste rurale gratuite menace de grever leur budget; tandis que d'un autre côté, leur absurde bureaucratie, leurs chinoiseries administratives, leur formalisme relativement aux transports, sont en voie d'étrangler cet admirable système. Ils ont défendu aux facteurs ruraux de délivrer à la population rurale des colis envoyés par express. Ils ont ainsi privé les habitants de la campagne des avantages résultant d'une étroite et constante communication, non seulement avec la poste, mais encore avec les marchands du village.

Voilà la critique adressée au système américain. Que dit-on du système canadien ?

D'autre part, au Canada, le ministre des Poste ne se contente pas de continuer la livraison gratuite des dépêches à domicile dans les centres ruraux, mais il donne plus d'extension à ce système. Les correspondances confiées à la poste au Canada se rendent, aujourd'hui, aux bureaux de poste situés dans le cercle arctique, le confectionnement des dépêches se faisant à Winnipeg, Manitoba. De là, à Edmonton...

C'est ici le point mentionné par l'honorable député.

De là, à Edmonton, le courrier prend la voie ferrée. Ensuite il se dirige vers le nord, d'abord en voitures-poste, puis à dos de cheval, puis en traîneaux auxquels sont attelés des chiens, les dépêches sont acheminées à destination et distribuées aux habitants du littoral méridional de la mer Arctique.

Les citoyens des Etats-Unis peuvent utiiser ce service, mais il n'a pas été imaginé par eux ni pour eux; le département des Postes américain peut à peine transporter le courrier dans les limites de son propre territoire. Ce service est l'œuvre des "Blue noses" ou des "Canucks" pour employer les termes de mépris par lesquels nous désignons quelquefois les Canadiens. Ce sont eux qui ont établi un service de livraison gratuite, au delà du cercle arctique. A l'heure présente, le Canada distribue le courrier à trois mille milles au nord de la frontière septentrionale des Etats-Unis..

Comment se fait-il que le département des Postes canadien puisse donner un pareil service de beaucoup plus économiquement, plus rapidement, plus parfait que le département des Postes des Etats-Unis ? Nous ne voyons à cela d'autre raison que la supériorité individuelle.

C'est un hommage rendu au département, et peut-être à moi aussi.

Il faut croire qu'il y a des hommes plus capables à la tête du département des Postes canadien.

M. BARR : Avez-vous payé cette réclaclame 10 cents la ligne ?

L'hon. M. LEMIEUX : Cet écrit a été publié après le tremblement de terre. L'Argonaut" est un très ancien journal ; le numéro que j'ai ici fait partie du 59e volume.

Il faut croire qu'il y a des hommes plus capables à la tête du département des Postes canadien. Il n'y a pas d'autre explication plausible. Les Etats-Unis sont un des pays les plus prospères et les plus peuplés du globe ; notre population est très éclairée et avide de lecture ; elle écrit beaucoup et fait un grand usage du service postal. Dans les régions du nord-ouest canadien, on ne rencontre que de rares colons, et quelques trappeurs et des Indiens. Cependant ce pays à peine habité, d'une étendue considérable riche en ressources naturelles, mais pauvre en argent, réussit à faire ce que ne peut faire le Crésus des peuples. Quelle en est la raison ? C'est évidemment une question d'hommes.

Je m'arrête, monsieur l'Orateur, car je suis trop modeste pour continuer la lecture de cet écrit trop élogieux.

M. LAKE : J'ai entendu avec plaisir ce récit, mais j'avoue que je préfère m'en rapporter à mes propres sens et à mes propres observations qu'aux écrits d'un journal publié à plusieurs milliers de milles, dans un pays étranger, même si l'auteur est un grand admirateur des institutions canadiennes. J'espère que le directeur général des Postes ne se laissera pas griser par ces éloges et continuera à améliorer le service postal.

Il y a encore un autre point, concernant le Nord-Ouest. On y construit constamment de nouvelles voies ferrées et je constate que le service postal est invariablement en retard sur le service des chemins de fer. Du moment qu'une nouvelle ligne est exploitée, on y installe immédiatement un service de messagerie, mais il faut souvent attendre des mois, j'allais dire toute une année, avant que le département se décide à y installer un service postal. Je puis citer un cas en particulier qui est rapporté par le "Telegram" de Winnipeg, du mois de juillet dernier; celui du service postal entre Melford et Prince-Albert, sur le "Canadian Northern". Le chemin de fer entre ces deux localités a été complété le 26 janvier et le 28 juillet suivant, le courrier était encore transporté avec des chevaux. Le journal ajoute qu'il fallait deux jours pour parcourir une distance que le train rapide franchissait en deux heures. Ce cas n'est pas isolé. J'ai entendu des plaintes au sujet d'autres lignes, et il y en a quelques-unes que je connais personnellement.

J'espère que du moment qu'une nouvelle ligne de chemin de fer sera en exploitation, le département en profitera pour améliorer son service. On dira peut-être qu'il faut attendre l'expiration des contrats existants. Il serait facile de mettre fin à ces contrats en indemnisant le concessionnaire.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous pouvons toujours mettre fin à un contrat en donnant un avis.

M. ARMSTRONG: Je ne puis pas laisser passer sans quelque protestation les remarques du directeur général des Postes relatives au service de la poste rurale. J'ai quelque peu étudié la question et j'ai recueilli certaines données intéressantes. J'ai ici le rapport du directeur général des Postes des Etats-Unis pour l'exercice 1905. J'y vois que le déficit dans le revenu postal, y compris les pertes par le feu, etc., se repartit de la manière suivante : en 1901, $3,981,-000 ; en 1902, $2,961,000 ; en 1903, $4,586,-000 ; en 1904, $8,812,000 ; en 1905, $14,594,-000. Voici maintenant ce que dit le directeur général des Postes du service des facteurs ruraux :

Le déficit dans le revenu postal, durant l'année 1903, égale à peu près l'excédent de dépenses occasionnées durant l'année suivante par le service des facteurs ruraux ; le même état de chose existe pour le déficit de 1904, comparé à l'excédent de dépenses, occasionné par le service des facteurs ruraux, en 1905.

Le fait ne peut pas se représenter pour l'exercice courant, car le déficit total dans le revenu postal, en 1905, a dépassé $14,000,000.

L'hon. M. LEMIEUX : Le directeur général des Postes des Etats-Unis admet-il un déficit de $14,000,000 ?

M. ARMSTRONG : Pour 1905.

L'hon. M. LEMIEUX : Le rapport de 1906 est publié, et le déficit est de $16,000,000.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre doit comprendre que si en 1904 le déficit n'était que de $8,000,000 il était impossible de dire qu'il était dû entièrement au service des facteurs ruraux.

Le directeur général des Postes des Etats-Unis ajoute :

Le fait ne peut pas se représenter pour l'exercice courant—1905—car le déficit total dans le revenu postal, en 1905, a dépassé $14,000,000, et l'augmentation dans le crédit affecté au service des facteurs ruraux, en 1906, était d'environ $5,000,000.

Je ne puis donc m'empêcher de dire que lorsque la commission prétend que le déficit dans le revenu postal des Etats-Unis, est entièrement attribuable au service des facteurs ruraux, elle affirme une chose qui n'est pas fondée. Je suis convaincu que si on donnait un service de facteurs ruraux dans les parties les plus peuplées des provinces de l'est et de l'ouest, on ne constaterait, même au début, de déficit comparable à ceux de nos voisins, toute proportion gardée.

Si on considère que, même avec un déficit de $8,000,000 en 1904, les Etats-Unis ont pu donner une distribution gratuite du courrier, des journaux et des colis, parmi une population de 90,000,000, il est évident que le Canada, avec sa population de 6,000,000, n'aurait pas à combler un déficit, proportionnellement aussi élevé, pour installer ce service sur une faible partie seulement de son territoire.

Il ne faut pas perdre de vue qu'une région, pour avoir droit au service des facteurs ruraux, doit remplir certaines conditions déterminées. Il faut qu'il y ait, par exemple, cent familles sur une route de 25 milles, et un certain nombre de ces routes, dans un même circuit. Vu les grands avantages que donne ce service, j'espère que l'honorable directeur général des Postes étudiera sérieusement la question.

L'honorable M. LEMIEUX : Je m'en occuperai certainement, mais si l'honorable député veut consulter le rapport qui est sur le bureau de la Chambre, il verra que le déficit dans le revenu postal des Etats-Unis est de $16,000,000. Ces chiffres sont extraits d'une déclaration faite à la dernière convention postale tenue à Rome et à laquelle M. Coulter, le sous-ministre des Postes assistait comme représentant du gouvernement canadien. Il n'y a pas de doute que ce service est le service idéal, mais si on compare les deux pays, notre population de 8,000,000 au prochain recensement avec celle de 80,000,000 des Etats-Unis, pour deux territoires d'à peu près égale étendue, il est raisonnable de supposer que notre déficit serait proportionnellement plus élevé.

Quand le Canada aura une population de 20,000,000—chiffre que je ne désespère pas lui voir atteindre sous le gouvernement actuel—si je suis encore directeur général des Postes, je promets d'installer un servie de facteurs ruraux.

M. ARMSTRONG : Je ferai observer à l'honorable ministre que si le déficit a été de $8,000,000, pour une population de 90,000,000 il sera de beaucoup moins considérable pour une population de 6,000,000. Supposons que nous aurions un déficit de $500,000 quand ce système sera en pleine opération, les avantages que le pays en retirerait ne seraient-ils pas supérieurs à cette somme? Le Gouvernement ne s'effraie pas d'un déficit de $2,000,000 dans l'exploitation de l'Intercolonial et il n'hésite pas à engager $1,000,000 dans une entreprise quelconque qui ne rapporte rien. Les districts ruraux d'Ontario n'ont-ils pas quelques titres à réclamer une partie du revenu postal ? Quand l'honorable ministre dit que la population est dense aux Etats-Unis et que le Canada est peu peuplé, il oublie que dans les régions peu peuplées des Etats-Unis il n'y a pas de facteurs ruraux.

Il faut qu'il y ait cent familles sur une même route et quatre-vingts souscripteurs qui demandent le service et s'engagent à mettre des boîtes à leurs barrières. J'ai visité une région des Etats-Unis où le service de la poste rurale est des plus difficiles pour me rendre compte de son fonctionnement dans les conditions les plus désavantageuses possibles. Je suis allé dans un district où il n'y a pas de chemins transversaux, où le facteur est obligé de revenir sur ses pas et refaire le même chemin, pendant des milles et des milles, et j'ai constaté que le service se faisait d'une manière très satisfaisante, au grand avantage de la population et aussi du département des Postes. Les revenus de cette région étaient très élevés. Habitant près de la frontière, je ne puis m'empêcher d'observer les avantages que la population rurale des Etats-Unis a sur celle des campagnes canadiennes, du fait de ce service et connaissant le directeur général des Postes comme je le connais, je suis certain qu'il apportera à l'étude de cette question tout le soin qu'elle mérite. Je lui conseillerais de tenter une expérience dans une région, pour se rendre compte des résultats. Il ferait bien de s'adresser pour cela à un district de l'est, et je suis certain que le système une fois en opération deviendrait un des plus populaires que le département des Postes pouvait imaginer.

M. McLENNAN: Le public pardonnera facilement au directeur général des Postes de ne pas consacrer trop de temps ni d'efforts à ces utopies ou à ces accessoires du service postal.

L'autre soir, quand je me suis plaint de ce que le service postal dans mon comté, n'avait subi aucune amélioration depuis plus d'un an, il m'a répondu que j'avais demandé la fermeture d'un bureau de poste, comme si cela devait couper court à toutes mes réclamations. J'ai pris de nouveaux renseignements sur cette affaire et je suis maintenant en état de fournir des explications, afin que le ministre ne puisse plus invoquer ce prétexte pour rejeter toute autre réclamation. Dans le comté d'Inverness, il y a une petite localité perdue, appelée Forest Glen, qui est devenue presque

déserte en conséquence des agglomérations minières qui se sont formées dans d'autres parties du comté. Si les fonctionnaires du département veulent consulter leurs archives, ils verront que la buraliste, elle-même, a demandé à être relevée de ses fonctions. J'ai reçu plusieurs lettres du département, m'informant qu'elle voulait se démettre de cette charge aussi honorable que lucrative. Je fis tout mon possible pour retarder la catastrophe, mais un bon jour je fus informé par le département que la digne dame avait démissionné. Je ne pus pas réussir à lui trouver un successeur et j'écrivis alors au directeur général des Postes qu'il n'y avait d'autre alternative que de fermer le bureau.

J'espère qu'après ces explications, le directeur général des Postes, n'aura plus recours à ce prétexte pour refuser d'améliorer le service postal dans le comté d'Inverness. Il est à la tête du département des Postes depuis plusieurs mois déjà et malgré tout ce qu'il vient de dire concernant l'extension du service postal dans le pays, je lui ferai observer que le comté d'Inverness, avec sa population de 30 000 habitants, n'a pu encore obtenir de lui un seul bureau de poste, malgré que j'aie adressé huit ou dix demandes au département.

Je désire savoir si le directeur général des Postes entend continuer cette coutume d'envoyer à l'inspecteur d'Halifax, les demandes qui lui sont adressées par les députés qui désirent avoir un bureau de poste dans leur comté. Il arrive que l'inspecteur prend des renseignements auprès de certaines personnes qui peuvent avoir des intérêts dans d'autres localités, ou auprès des maîtres de poste qui ne veulent pas voir diminuer le revenu de leurs propres bureaux.

Ces personnes répondent naturellement que le nouveau bureau en question ne donnerait qu'un bien faible revenu et l'inspecteur fait rapport à Ottawa que le revenu ne serait pas assez élevé pour ouvrir un bureau de poste à cet endroit. C'est la réponse qui m'a été faite à maintes reprises par le département. Le directeur général des Postes actuel n'a pas inauguré ce système, mais il s'y est scrupuleusement conformé, du moins pour ce qui concerne mon comté. Si on doit suivre à la lettre la règle de ne pas ouvrir de bureau de poste dans les localités où le revenu ne serait pas suffisant pour dédommager le département des dépenses qu'il aurait encourues, plus d'une localité sera privée d'un service postal convenable. Je suis certain qu'à l'égard des huit ou dix demandes que je lui ai adressées, il a reçu des rapports comme ceux dont je viens de parler.

M. CLEMENTS : J'ai entendu avec plaisir le directeur général des Postes annoncer qu'un service de facteurs postaux serait installé dans les villes et les villages d'une certaine importance. J'espère que cette réforme ne sera pas laissée à l'arbitraire, mais que toutes les localités répondant aux conditions requises, c'est-à-dire donnant un revenu postal brut de $20,000 et plus, seront doté de ce service.

Je désirerais aussi savoir du directeur général des Postes où en est cette affaire dont je lui ai parlé l'autre jour, celle des mandats de poste anglais rachetables au Canada. A Chatham beaucoup de jeunes Anglais reçoivent des mandats de poste d'Angleterre, et peuvent difficilement les faire escompter.

Quand l'honorable député d'Inverness qualifie d'utopie le service des facteurs ruraux, il me permettra de ne pas partager sa manière de voir. En écoutant les réclamations des honorables député de l'ouest, je me suis dit qu'il était du devoir du département d'établir un service postal dans ces régions où 300 ou 400 habitants sont privés de tout service. Quant aux endroits plus peuplés des provinces de l'est, pour eux un service de facteurs ruraux ne serait pas une utopie. Ces régions sont aussi peuplées qu'elles ne le seront jamais ; elles ne seront jamais plus prêtes qu'elles ne le sont à avoir des facteurs ruraux.

En discutant cette question avec sir Wm Mulock, lorsqu'il était directeur général des Postes je lui avais conseillé de tenter une expérience dans Kent-ouest, et j'ai été remercié de mon conseil par un agréable sourire. Cette circonscription est une des plus peuplée de la province, et j'espère que le directeur général des Postes tentera une expérience dans un comté comme celui-là, pour voir quels résultats on peut attendre du système, financièrement et autrement.

Je ne vois aucune difficulté à introduire le système des facteurs ruraux au Canada. Comme beaucoup d'autres, je considère que la population agricole et rurale de ce pays, si on tient compte des impôts qu'elle paie et du peu qu'elle reçoit en échange, a droit de demander un service de facteurs ruraux. Je verrais avec plaisir une expérience de cette nature dans un district des anciennes provinces, tout en demandant pour l'ouest un service postal approprié aux besoins de la population, service dont elle est actuellement privée.

M. KNOWLES : Un mot seulement en réponse à une remarque de l'honorable député d'Inverness (M. McLennan). Il dit que la population de son comté est de 30,000 habitants et je vois par le guide postal de 1906, qu'il possède 170 bureaux de poste. J'ai l'honneur de représenter un comté dont la population, au dernier recensement, était de 53,000 habitants et qui n'a que 99 bureaux de poste. Cette population est disséminée sur un territoire considérable et de ce chef, elle devrait avoir un plus grand nombre de bureaux per capita. La disproportion est si flagrante qu'un certain nombre de bureaux de poste devraient être enlevés

au comté d'Iverness, pour être donnés à celui que j'ai l'honneur de représenter.

L'hon. M. LEMIEUX : Quoi qu'il en soit, quand une demande nous arrive d'Inverness ou de tout autre comté, nous ne devons pas perdre la bonne habitude de consulter l'inspecteur qui est un fonctionnaire consciencieux et qui est en état de nous dire si un bureau est nécessaire à cet endroit.

M. BARR : Je considère que cette question d'un service de facteurs ruraux mérite qu'on s'en occupe. Il serait peut-être possible de l'organiser de manière à prévenir les déficits. Les habitants des districts ruraux où la population est dense, seraient peut-être disposés à verser une contribution annuelle de 50 cents ou $1 par tête pour avoir ce service, et ce revenu couvrirait les dépenses. De cette manière, ce serait une grande amélioration et un grand avantage pour le pays. C'est une réforme qui s'impose, surtout dans les parties les plus peuplées du pays, et le directeur général des Postes et tous ceux que concerne le service postal, feraient bien de s'en occuper sérieusemnt, afin de l'introduire le plus tôt possible.

J'ai été très surpris d'entendre dire au directeur général des Postes que dans le cours de la dernière année, il est arrivé plusieurs fois que le courrier s'est accumulé à certains endroits, parce que les trains ne circulaient pas. Sous le gouvernement actif et énergique qui a précédé celui-ci, quand de semblables difficultés se présentaient, on prenait immédiatement les mesures nécessaires pour faire transporter le courrier. Dans l'Ouest, nous avions alors des chemins de fer à voie étroite et les convois étaient quelquefois retardés pendant 3 ou 4 semaines. Mais le service postal de Sa Majesté n'était pas interrompu. Les courriers convoyeurs avaient des instructions précises ; si le convoi était arrêté et si d'après les apparences, il devait être arrêté plusieurs heures, on se procurait des chevaux et les dépêches étaient expédiées. Jamais les dépêches ne s'accumulaient et c'est encore ce qu'on devrait faire, quand survient une tempête. On ne devrait jamais retarder le courrier, même si la circulation des trains est interrompue.

Je suis convaincu que nous aurons un service de facteurs ruraux avant longtemps. Je ne doute pas qu'il rendra les services que nous en attendons et qu'il pourra fonctionner sans occasionner de déficit.

L'hon. M. LEMIEUX : Chaque fois que la circulation des trains a été interrompue, cet hiver, des ordres ont été donnés pour hâter autant que possible l'expédition du courrier. En répondant, il y a un instant, aux récriminations de l'honorable député de Qu'Appelle, j'ai expliqué que les retards étaient dus au fait que les convois étaient arrêtés par la neige, mais cela n'a pas empêché les employés de la poste, dans l'Ouest, d'employer tous les moyens de faire arriver le courrier à destination autrement. Je suis informé par le sous-ministre du département que nous avons déjà reçu de ce chef, des notes très élevées. Mon honorable ami peut être certain que lorsqu'il nous arrive des accidents, nous n'oublions pas que le service postal de Sa Majesté ne peut pas plus être interrompu que le gouvernement de ce pays.

M. CLEMENTS : L'honorable ministre peut-il nous donner quelques renseignements au sujet des mandats de poste anglais ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je regrette de ne pas pouvoir rapporter les négociations actuellement pendantes entre le département des Postes anglais et celui du Canada. Je n'ai pas la liberté de dire où en sont ces négociations, dans le moment, mais elles sont engagées pour arriver à un échange des mandats de poste des deux pays. J'espère être sous peu en état de faire à la Chambre une déclaration très importante concernant non seulement les mandats de poste, mais aussi un abaissement du port sur les journaux et les périodiques.

Postes. Dépenses diverses, $444,500.

L'hon. M. LEMIEUX : Il y a ici une augmentation de $50,000, ainsi répartie : pour les frais de voyage et dépenses des inspecteurs et autres employés en service, $2,000 ; cette somme additionnelle est nécessitée par l'accroissement des affaires. J'ai expliqué, il y a un instant que dans le Nord-Ouest nous avons créé trois nouveaux districts d'inspection et par conséquent, les dépenses de voyages seront plus élevées. Pour la papeterie, les impressions et les annonces, nous demandons $5,000 de plus. L'augmentation des dépenses est générale, dans tous les services du département. Pour la fabrication des timbres, il faudra $10,000 de plus et pour les dépenses diverses, $33,000. Cela comprend les dateurs, les poids et balances pour les bureaux de ville et autres articles de fourniture et matériel.

Nous avons calculé que par suite de l'accroissement du service, il faudra, de ce chiffre une augmentation de crédit de $33,000. A même ce crédit de $444,500, il y a encore les dépenses suivantes à prévoir :

| | |
|---|---|
| Uniformes des facteurs, environ .. .. | $ 20,800 |
| Boîtes à lettres dans les rues, environ. | 7,000 |
| Dateurs, poids et balances, etc., environ .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 22,000 |
| Salaires des journaliers et femmes de journée, télégrammes, téléphones, frais de cour, loyer de dateurs et oblitérateurs automatiques, etc., environ.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | 183,200 |
| | $233,000 |

Service postal du Yukon, $140,000.

L'hon. M. LEMIEUX : Il n'y a aucune augmentation dans ce crédit.

M. ARMSTRONG : Combien y a-t-il de bureaux de poste dans le Yukon ?

L'hon. M. LEMIEUX : Le service est très bien fait, et le nombre des bureaux de poste est suffisant pour les besoins de la population qui a quelque peu diminué.

M. McLENNAN : On m'informe qu'un honorable député du Nord-Ouest a demandé qu'un certain nombre de bureaux de poste du comté d'Invernes soient transférés dans son comté. S'il avait dans sa circonscription autant de gens instruits qu'il y en a dans Inverness, sa réclamation serait peut-être fondée. Mon honorable ami ne doit pas oublier que la population d'Inverness est très instruite, qu'elle lit beaucoup, tandis que son comté est peuplé de Doukhobors, de Galliciens et autres du même acabit.

Commission de géologie, $127,050.

Mr. ARMSTRONG : Ce crédit comprend-il toutes les dépenses du service des mines ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il n'a aucune rapport avec le service des mines. Le surintendant des mines relève du département de l'Intérieur.

M. ARMSTRONG. Si nous avons un ministre des Mines et si mon honorable ami (M. Templeman) a la surveillance de la commission géologique, il était naturel de supposer que les mines relevaient aussi de son département.

Expériences de forage pour gaz, houille ou pétrole, $3,000.

M. A. A. McLEAN (Queen) : L'an dernier cet item n'a pas été expliqué d'une manière satisfaisante, et je désirerais avoir de nouvelles explications. Où et comment se font ces forages ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Le crédit de l'an dernier n'a pas été dépensé en entier. Quelques dépenses ont été faites dans le Nouveau-Brunswick et aussi dans les territoires du Nord-Ouest. La commission géologique vient ordinairement en aide aux forages à de grandes profondeurs, pour la recherche du pétrole. Actuellement nous avons deux ou trois demandes d'assistance et nous demanderons probablement un nouveau crédit dans le budget supplémentaire. Le département a pris pour règle d'aider à la recherche du pétrole, surtout dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

M. ARMSTRONG : En quoi consiste la contribution du département ?

M. TEMPLEMAN : Les intéressés creusent jusqu'à 1,000 pieds, à leurs propres frais. Au delà de 1,000 pieds, le département paie la moitié des frais, sans dépasser $2.50 du pied.

M. ARMSTRONG : Cette règle s'applique-t-elle à toutes les parties du Canada ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de restriction, mais la contribution de l'Etat a été accordée très rarement. Nous favorisons spécialement le recherche au pétrole dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, où le terrain appartient à la couronne et où la découverte de sources de pétrole serait d'un grand avantage pour le pays.

M. ARMSTRONG : Je n'ai pas d'objections sérieuses à ce qu'on fasse quelques dépenses pour découvrir du gaz et du pétrole, dans le pays et je considère que le Gouvernement actuel n'a pas fait assez sous ce rapport. Avant 1896, le Gouvernement a dépensé des sommes importantes à cette fin, et à fourni de précieuses indications. Mais ces dépenses doivent être faites judicieusement et j'espère que l'honorable ministre verra à ce que cela soit fait. L'an dernier, si je me rappelle bien, il a obtenu un crédit de $20,000 pour la commission géologique et je croyais qu'une bonne partie de cet argent devait être employée au développement des sources de gaz ou de pétrole, dans les différentes provinces. J'aimerais à savoir au juste où et comment cet argent a été employé.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Le crédit pour les expériences de forage n'a jamais dépassé $6,000.

M. GANONG : Le ministre dit qu'il a fait certaines dépenses dans le Nouveau-Brunswick, l'an dernier. Peut-il dire quelle somme a été dépensée et à quel endroit ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Dans la Nouvelle-Ecosse ; on a pratiqué des forages à grande profondeur pour découvrir des couches houillères.

M. A. A. McLEAN : Le département a-t-il entrepris des forages de sa propre initiative, l'an dernier. Je crois que c'est ce qu'il a fait à Springfield, dans la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non.

M. A. A. McLEAN : Dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, le Gouvernement fera-t-il ces travaux de sa propre initiative, ou se contentera-t-il d'aider aux compagnies qui les entreprendront, même sur les terres appartenant à la couronne ?

M. LAKE : L'honorable ministre peut-il dire à quels endroits du Nord-Ouest le département a fait des dépenses de forage ? Je crois qu'il y a quelques années on en a fait dans le nord d'Alberta.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je crois qu'il y a une dizaine d'années la commission géologique a fait des forages pour découvrir du pétrole aux rapides du Pélican, sur l'Athabaska, au nord d'Edmonton. On découvrit une énorme source de gaz, qui n'a pas cessé de couler, et je crois qu'elle brule actuellement. Le département cherche un moyen d'ne fermer l'orifice afin de conserver ce gaz pour l'avenir.

Je crois que ce sont les seuls travaux entrepris par le département dans le Nord-Ouest. A l'heure présente, nous avons trois ou quatre demandes d'aide à des expériences de forage pour du pétrole, au nord d'Edmonton, à peu près dans la région où on a découvert du gaz, et aussi à Nepawa, dans le Manitoba. Je ne puis pas dire dans le moment si l'assistance demandée sera accordée, ni à quelles conditions elle le sera. Il faut d'abord un rapport des spécialistes de la commission géologique, disant que les forages doivent être pratiqués dans une région où il est possible de découvrir des sources de pétrole. Nous devons nous en rapporter exclusivement aux rapports de ces spécialistes. Jusqu'à présent nous n'avons accordé d'aide que pour les forages à une profondeur dépassant 1,000 pieds, jusqu'à concurrence de $1.22 par pied, ou la moitié du coût du forage. Nous nous proposons d'être un peu plus généreux à l'avenir en contribuant au coût du forage, à partir d'une profondeur de 500 pieds. C'est dans ce but que nous demandons ce crédit et j'en demanderai probablement un plus considérable dans le budget supplémentaire, car il est évident que ce faible crédit de $3,000 n'ira pas loin, si nous entreprenons des forages à de grandes profondeurs.

M. ARMSTRONG : Dois-je comprendre que le ministre paiera la moitié des dépenses de tous ceux qui iront au-delà de 500 pieds ? Quant à boucher l'orifice de ce fameux puits à gaz du Nord-Ouest, j'espère que nous n'aurons pas une répétition de ce qui a eu lieu au Yukon, où on a dépensé $50,0000.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je dois dire que les fonctionnaires du département sont très perplexes sur la question de boucher l'orifice du puits des rapides du Pélican; ils croient que si l'opération n'est pas impossible, elle sera très coûteuse. On a représenté au département que le travail doit être fait, et je crois aussi qu'il devrait être fait. Nous n'avons encore rien décidé.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre peut-il répondre à ma question quant aux forages au-delà de 500 pieds ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On n'accordera de l'aide aux compagnies privées que sur l'avis des spécialistes du département. S'ils font rapport que les forages doivent être pratiqués dans des régions où on ne peut pas raisonnablement espérer trouver du pétrole, le Gouvernement ne contribuera pas aux dépenses ; mais si le rapport dit qu'on pourra peut-être trouver du pétrole dans cette région et si la compagnie est sérieuse et prête à faire sa part des travaux, le département lui viendra en aide.

M. ARMSTRONG : La partie du pays que j'habite fournit au Nord-Ouest la plus grande partie des forets et de tous les appareils nécessaires au forage, et aussi les hommes et les capitaux engagés dans ces entreprises et j'aimerais à entendre le ministre nous donner l'assurance que ses fonctionnaires auront ordre d'exclure la politique de leurs opérations.

L'hon. M. TEMPLEMAN : La politique est certainement exclue de la commission géologique.

M. LAKE : L'honorable ministre peut-il dire comment a été employé le crédit de $6,000 voté l'an dernier pour des expériences de forage pour gaz, houille et pétrole ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Un peu plus de $3,000 de ce crédit a été dépensé dans la Nouvelle-Ecosse et dans le Nord-Ouest, sur l'Athabaska, me dit-on. Dans des travaux de cette nature, on ne va pas loin avec $3,000.

M. LAKE : Où peut-on trouver le détail de cette dépense dans le rapport de l'auditeur général ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Au chapitre relatif aux dépenses de la commission géologique, je suppose.

M. LAKE : A-t-on pratiqué des forages dans les environs d'Edmonton, depuis un an ou plus ?

L'honorable M. TEMPLEMAN : On me dit qu'on en a fait à Edmonton même ou près de là, l'an dernier, ou l'année précédente. Ces travaux ont été exécutés par le département.

M. DANIEL : A-t-on fait des forages pour du pétrole, dans la province du Nouveau-Brunswick ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Pas par le département.

M. LEFURGEY : En quoi consistent ces recherches et études spéciales dans la Colombie-Anglaise, le Yukon et les territoires du Nord-Ouest ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Ce sont les recherches géologiques ordinaires. Nous employons tous les ans un personnel nombreux à des recherches et des études géologiques, pour déterminer les formations et tracer les cartes du pays. Ce travail dure, je crois, depuis un siècle, et il durera encore des siècles.

M. LEFURGEY : Depuis que la Colombie-Anglaise et les territoires du Nord-Ouest ont été érigés en provinces, en vertu de quoi le gouvernement fédéral est-il plus tenu de poursuivre ces travaux dans ces régions que dans le nord d'Ontario, par exemple ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Nous faisons également des études et des recherches dans l'Ontario nord. Depuis l'an dernier, nous avons eu des ingénieurs, à Cobalt. Les travaux géologiques sont faits par le gouvernement fédéral et non par les provinces.

M. LEFURGEY : Les gouvernements provinciaux ont-ils contribué à ces travaux ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Pas du tout ; mais la province d'Ontario a son propre service géologique ; je crois que c'est la seule province dans ce cas.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre dit-il qu'on a pratiqué des forages dans la Nouvelle-Ecosse ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui, près de New-Glasgow.

M. R. L. BORDEN : Quels résultats avez-vous eus ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je crois qu'ils n'ont pas été très satisfaisants. On a cherché à découvrir de la houille à de grandes profondeurs.

M. R. L. BORDEN : Combien a-t-on dépensé ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Le crédit de l'an dernier n'était que de $6,000 et une partie en a été dépensée dans l'Alberta. Je ne saurais dire combien dans la Nouvelle-Ecosse et combien dans l'Alberta.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre voudra-t-il se procurer le détail de ces dépenses et aussi s'informer à quelle page du rapport de l'auditeur général il en est question. J'ai consulté le rapport et je n'ai rien trouvé concernant cet item.

L'hon. M. TEMPLEMAN : J'en prends note.

M. DANIEL : L'honorable ministre peut-il dire si M. Ells a fait un rapport sur ses travaux dans le comté de Saint-Jean, l'été dernier ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On m'informe qu'il a fait un rapport sommaire qui a été publié dans le rapport annuel du département.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de déposer un état indiquant à quelle profondeur les forages ont été faits ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui.

Frais de gravure, lithographie, impression, etc., pour la publication des cartes représentant le travail déjà fait et coordination des levés, études et préparation des plans, cartes, etc., à l'aide des notes, etc., $15,000.

M. A. A. McLEAN : Le département se propose-t-il de publier un ouvrage sur la flore du Canada ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Une nouvelle édition paraîtra cet été.

M. ARMSTRONG : Les différentes cartes publiées par le département sont-elles distribuées gratuitement à tous ceux qui les demandent ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui.

Frank Nicolas, appointements à titre de rédacteur des publications du service géologique, du 1er avril 1907 au 31 mars 1898, $1,600.

M. ARMSTRONG : Dois-je comprendre que le directeur du service géologique prépare ses propres rapports ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il prépare ses propres rapports, mais la commission a un rédacteur pour la préparation de tous ses documents, ce qui est un travail considérable.

M. LEFURGEY : Qui prépare la table des matières de ces publications ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Ceci constitue un travail supplémentaire que M. Nicolas fait en dehors de ses heures de bureau. Son traitement est de $1,600 mais il reçoit $300 pour ce travail.

M. LEFURGEY : Quel est son traitement régulier ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : $1,600, le crédit en discussion.

M. ARMSTRONG : Pour en revenir à l'ex-directeur de la commission géologique, je sais que depuis nombre d'années il a rassemblé des renseignements précieux et qu'il s'occupe de les compiler sous forme de rapport. Je désirerais savoir si on lui permettra de finir ce travail et s'il sera publié sous sa signature. Je veux parler de M. Bell.

L'hon. M. TEMPLEMAN : M. Bell est un géologue du département. Il aura tout le mérite qui lui revient, que le rapport soit signé de lui ou non. Quand un géologue prépare un rapport, il le signe, mais le directeur est le chef responsable du département, et nous n'y pouvons rien changer.

M. ARMSTRONG : Je ne suis pas de cet avis. Je sais que M. Bell a recueilli de nombreuses informations depuis dix ans.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Depuis cinquante ans.

M. ARMSTRONG : Depuis cinquante ans et il les réunit et les coordonne sous forme de rapport. Ce travail sera très précieux.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Tous ces documents sont dans les archives du département.

M. ARMSTRONG : Oui, mais il faut un certain temps pour les rassembler. Il y travaille depuis des années, et il ne serait que juste de lui en donner le mérite en lui permettant de le signer.

M. LAKE : L'honorable ministre dit que M. Nicolas prépare la table des matières en dehors de ses heures de bureau. Je vois par le rapport de l'auditeur-général que l'an dernier il faisait le même travail en dehors de ses heures de bureau et était payé $1,200. Cela me parait extraordinaire. Voici un fonctionnaire dont les appointements

réguliers sont de $1,500 pour préparer cette publication et qui peut presque doubler son traitement en travaillant en dehors des heures régulières.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je suis informé que l'an dernier il a eu un travail considérable à faire et qu'il a été obligé de prendre des aides. Ce crédit de $300 est pour finir la table des matières des rapports qu'il a préparés. C'est un travail d'une nature particulière qui demande à être fait par un spécialiste. M. Nicolas s'en est très bien acquitté et je crois que ce crédit est tout à fait raisonnable.

M. LAKE : Ne vaudrait-il pas mieux lui donner de l'aide pendant les heures de bureau ? Voici un fonctionnaire qui est censé consacrer tout son temps aux fonctions de sa charge et qui reçoit un traitement régulier pour cela, et cependant il double presque son salaire, en faisant ce même travail en dehors des heures de bureau.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il s'agit d'un travail spécial qui a duré un an ou un an et demi. Quand ces $300 auront été dépensés, le travail sera fini. Nous ne pouvions pas en charger quelqu'un n'ayant pas des connaissances spéciales ; il fallait nécessairement le confier à un fonctionnaire du bureau et celui qui avait la compétence voulue pour préparer une publication géologique nous a paru tout désigné pour la préparation de cette table des matières. Ce travail a dû être fait en dehors des heures de bureau.

M. BARKER : Le traitement de M. Nicolas a été porté de $1,500 à $1,600, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil.

L'honorable M. TEMPLEMAN : Je suis informé qu'il est d'une compétence exceptionnelle et l'augmentation est de $100. Un salaire de $1,600 pour un homme ayant les connaissances et l'expérience nécessaires pour rédiger des ouvrages géologiques n'a rien d'excessif. Je trouve même que c'est très peu.

M. BARKER : Je ne conteste pas cela, mais je demande une explication. Ce fonctionnaire reçoit $1,500 pour préparer un travail et un autre retire $2,000 pour le traduire en français. J'aurais cru que c'est le rédacteur qui mérite le plus fort salaire.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je crois aussi que l'auteur devrait avoir plus de $1,600.

M. LAKE : Nous donnons à ce fonctionnaire un salaire pour faire tout le travail de la charge qu'il occupe et nous lui permettons ensuite de gagner presque autant, pour faire ce même travail, en dehors des heures de bureau. Il serait préférable de lui donner un traitement régulier suffisant pour l'indemniser de tout le travail qu'il fait.

M. R. L. BORDEN : Je vois ici un crédit de $2,400 pour l'achat de spécimens ethnologiques de M. Newcombe. En quoi consistent ces spécimens ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : L'an dernier on a acheté de M. Newcombe, de Victoria (C.-A.), des échantillons ethnologiques pour une somme de $6,500. M. Newcombe est un savant renommé dans son milieu et probablement dans tout le pays qui, depuis des années, recueille des échantillons parmi les tribus indiennes du littoral. Le Smithsonian Institute, de New-York, se proposait d'acheter cette précieuse collection. Lorsqu'on l'offrit à la commission des études géologiques, je considérai qu'il était opportun d'en faire l'acquisition afin de la placer au musée géologique lorsque celui-ci sera achevé. On me dit que cette collection ne saurait se remplacer parce qu'il est maintenant impossible de se procurer plusieurs échantillons qu'elle renferme.

M. R. L. BORDEN : Où sont-ils ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Dans les bureaux de la commission de géologie, rue Sussex.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la nature des ces échantillons ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Ce sont des échantillons de toutes sortes de travaux manuels exécutés par les sauvages. Il y a aussi des poteaux sur lesquels sont gravés les totems et d'autres articles des tribus indiennes de la côte du Pacifique.

M. R. L. BORDEN : C'est un prix très élevé pour des objets semblables. Combien y a-t-il de ces poteaux totémiques ?

M. ARMSTRONG : A quelle date devons-nous attendre le rapport de M. Daly ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Cela dépend du ministère de l'Intérieur.

M. ARMSTRONG : Je relève à la page 83 du rapport de la commission géologique et dans le rapport de l'auditeur général l'inscription suivante : R. A. Daly, géologue de la commission de délimitation de la frontière, $2,000.

L'hon. M. TEMPLEMAN : L'honorable député est probablement excusable de s'embrouiller à ce sujet. M. Daly est adjoint à la commission chargée de délimiter la frontière, qui relève du ministère de l'Intérieur et non du bureau des études géologiques. Il fait aussi certaines recherches géologiques en sa qualité d'attaché de la commission, mais il n'est pas attaché à ce bureau.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il une description de cette collection dans le rapport de la commission des études géologiques ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On me dit qu'il y a un catalogue ; mais les échantillons sont encore empaquetés au musée.

M. R. L. BORDEN : Ce catalogue ne se trouve pas dans le rapport.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non, mais on m'apprend qu'il y a un catalogue qu'on pourrait nous procurer.

Frais de gravure, etc., appareil d'essayage et produits chimiques ; commis de la bibliothèque et expéditionnaires ; Frank Nicolas, appointements à titre de rédacteur des publications de la commission de géologie ; Marc Sauvalle, appointements d'un an, pour la traduction française des rapports.

(Des appointements de plus de $500 par année peuvent être payés à même les quatre crédits précédents, nonobstant les dispositions de la loi du service civil).

L'hon. M. TEMPLEMAN : Ces crédits sont destinés aux surnuméraires employés sur le terrain et dans le bureau et non au personnel régulier.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à croire qu'une erreur s'est glissée ici. On ne saurait rétribuer que M. Sauvalle ou M. Nicolas à même les crédits ouverts pour leurs appointements ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On m'apprend qu'il ne s'agit que des surnuméraires employés dans le bureau et au dehors. Moi-même, je ne saurais comprendre pourquoi on mentionne les quatre crédits précédents ; cependant, le directeur de la commission me dit qu'il n'est question que de surnuméraires.

M. R. L. BORDEN : S'il en est ainsi, je conseillerais au ministre de l'exprimer clairement. Dans l'intervalle, je suis d'avis de réserver la clause conditionnelle.

M. ARMSTRONG : On trouvera l'explication de ces crédits à la page H—3 du rapport de l'auditeur général :

F. J. Nicolas, rédacteur des publications, douze mois d'appointements jusqu'au 30 juin, $1,500, pour la confection d'un index des volumes de I à XVI (la moitié du crédit était déjà votée) $1,200, $2,700.

L'hon. M. TEMPLEMAN : C'est peut-être l'explication.

(La clause conditionnelle est réservée.)

Echantillons pour le musée commémoratif Victoria, $5,000.

M. R. L. BORDEN : Quelle sorte d'échantillons est-ce ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Toutes sortes d'échantillons d'histoire naturelle. Il existe une nombreuse collection dans l'ancien musée et on me dit que, lorsque le nouveau musée sera construit. . .

M. LAKE : Dans combien de temps ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Au train dont vont les choses, je n'oserais le prédire. Nous aurons vraiment une splendide collection et nous serons en état de remplir le musée. Plusieurs spécimens sont encore empaquetés à l'ancien musée.

M. R. L. BORDEN : Comment les achète-t-on ? Demande-t-on des soumissions ou confie-t-on le choix des échantillons aux attachés du bureau ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On ne demande pas de soumissions, j'en suis sûr. Les fonctionnaires du département au cours de leurs recherches font choix des échantillons partout où ils en trouvent. Ils font ensuite rapport au directeur de la commission qui bâcle la transaction. C'est le directeur lui-même qui a fait l'acquisition des spécimens de M. Newcombe.

M. R. L. BORDEN : A-t-on un catalogue complet de tout ce qu'on a acheté de cette manière ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On me dit qu'il existe un catalogue assez complet de tous les spécimens.

M. R. L. BORDEN : Le rapport de l'auditeur général donne-t-il les détails des dépenses de ce chef, l'an dernier ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : J'apprends qu'il ne donne pas tous les détails.

M. R. L. BORDEN : En donne-t-il quelques-uns ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Non.

M. ARMSTRONG : Pourquoi ?

M. R. L. BORDEN : Ne devrait-on pas nous fournir des renseignements sur les achats faits d'année en année à même ce crédit qui peut avoir sa raison d'être, si l'argent est employé sagement comme je dois le supposer. Toutefois, je déclare qu'on devrait apprendre au comité ce qu'on se procure avec ce crédit annuel de $5,000 ou toute autre somme. J'imagine que, l'an dernier, on a épuisé le crédit pour payer les spécimens de M. Newcombe, mais je n'en sais rien. Pendant le dernier exercice, on a dépensé $2,400 pour payer des acomptes, je le suppose. S'est-on procuré d'autres échantillons, l'an dernier et, dans l'affirmative, quels étaient ces échantillons ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Rien d'important. J'apprécie les observations de l'honorable député. Selon moi, il devrait y avoir une liste complète des achats, afin que nous sachions ce que nous nous procurons. Le directeur m'apprend qu'il y a au musée un catalogue très détaillé et une énumération de tous les spécimens géologiques appartenant à l'Etat.

La liste complète de tous les achats est remise à l'auditeur général. Dans le moment, je ne saurais dire s'il la publie dans son rapport, document que je consulte très rarement pour ma part. Cette dépense est très légitime lorsqu'on use de discrétion et qu'on se procure les meilleurs spécimens, ce qu'on a fait jusqu'ici, je le suppose. J'apprécie les observations de l'honorable député et je suis d'avis qu'on devrait pouvoir se procurer en tout temps les renseignements les plus circonstanciés au sujet de ces achats. Je ferai en sorte qu'on puisse les obtenir à l'avenir.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que vous ne ferez pas imprimer de catalogue avant l'achèvement du musée.

L'hon. M. TEMPLEMAN : C'est très probable.

M. R. L. BORDEN : Dans l'intervalle, serait-ce un grand travail de préparer une liste de tous les spécimens que vous avez déjà achetés et indiquant les acquisitions de chaque année ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : On me dit qu'il existe un catalogue des articles du musée préparé il y a plusieurs années et qu'on pourrait compléter.

M. R. L. BORDEN : C'est ce que je veux dire.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il a lieu de se demander s'il faut arrêter et imprimer le catalogue avant l'achèvement du nouveau musée.

M. R. L. BORDEN : Je ne serais pas d'avis de le faire imprimer.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Mais on devrait pouvoir se procurer en tout temps un catalogue ou inventaire des spécimens achetés d'une année à l'autre afin de s'assurer si l'argent a été sagement employé.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à croire que le ministre ferait mieux d'attendre que les spécimens fussent placés dans le nouveau musée avant de faire préparer le catalogue. Mon but est de procurer au comité des renseignements sur les achats qui ont eu lieu les années dernières, disons depuis six, huit ou dix ans. Si le ministre avait l'obligeance de s'occuper de la demande que je lui faisais il y a un instant et de compléter ces renseignements, j'en serais bien aise.

M. ARMSTRONG : Je voudrais savoir si le ministre a reçu du bureau des mines de quelques provinces des plaintes relativement à l'ingérence de la commission fédérale de géologie dans des questions qui sont du domaine des législatures provinciales. J'aimerais aussi connaître la nature de ces plaintes.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je crois savoir que le gouvernement de l'Ontario, tout en appréciant le travail de notre commission de géologie, n'aime pas qu'elle s'occupe des ressources minérales de la province. Il y a lieu de craindre qu'on n'exploite deux fois le même terrain. Notre territoire est vaste ; il offre un large champ aux études géologiques et minières et il serait regrettable qu'on fît deux fois le même travail. Il y a dans tout le Canada nombre d'endroits dont la commission de géologie devra s'occuper. Un siècle s'écoulera avant que celle-ci mette la dernière main à ses travaux. Je ne crois pas qu'il y ait aucune divergence d'opinions à ce sujet. Règle générale, les provinces apprécient la commission de géologie et désirent s'entendre avec elle. C'est ce que fait la Colombie-Anglaise. L'Ontario estime la commission mais n'aime pas que celle-ci intervienne dans ses études des terrains exclusivement miniers.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député (M. R. L. Borden) désire qu'une partie de la résolution soit réservée en attendant de plus amples renseignements touchant les appointements de plus de $500.

L'ho. M. TEMPLEMAN : Si l'honorable député y attache assez d'importance, nous pouvons réserver cet article, mais il me semble qu'il n'y a pas lieu d'attendre, fût-ce un seul jour.

M. R. L. BORDEN : Le principe en jeu est assez important. Le ministre parait en faire peu de cas. Cependant, il plaide sa cause avec tant de bonne grâce que je suis disposé à permettre l'ouverture du crédit, à la condition expresse qu'il nous produira des explications et que nous pourrons remettre le crédit en discussion et le modifier au besoin.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Certainement ; je serai bien aise de le faire.

M. R. L. BORDEN : Il va sans dire qu'il est entendu que nous n'irons pas plus loin.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il y a le budget de l'accise qui ne donne matière à discussion, et qui est si clair et si précis qu'il ne provoquera pas de critique, j'en suis sûr. Nous pourrions l'adopter en cinq minutes.

M. R. L. BORDEN : Cinq minutes suffiront à la prochaine séance.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Si c'est le désir de l'honorable député, nous suspendrons nos travaux.

(Il est fait rapport des quelques résolutions adoptées.)

Sur la motion de M. Templeman, la séance est levée à minuit mois cinq minutes.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 18 février, 1907.

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

### RENVOI A UN COMITE DES PIECES RELATIVES A LA DEMISSION DE M. HYMAN.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : Je propose que :

La lettre ou déclaration, en date du 20 novembre 1906, adressée par l'honorable M. Charles S. Hyman, en qualité de membre de cette Chambre pour le district électoral de la cité de London, à M. l'Orateur et communiquée par lui à cette Chambre le 8 février, et toutes

autres lettres ou déclarations dudit député au même effet remises à M. l'Orateur, et toute correspondance touchant lesdites lettres ou déclarations ou aucune d'elles, soient référées au comité des privilèges et élections, aux fins de faire une enquête sur l'exécution de ces lettres ou déclarations et sur toutes matières s'y rattachant, et un rapport sur le fait de savoir si ces lettres ou déclarations constituent une démission valide dudit honorable Charles S. Hyman comme membre de cette Chambre pour le district de la cité de London.

Vendredi dernier, lorsque j'ai soulevé cette question, le très honorable premier ministre a déclaré :

Toutefois, si mon honorable ami doute tant soit peu que la démission remise à M. l'Orateur soit légale et de nature à créer une vacance, rien ne s'oppose à ce que la question soit soumise au comité des privilèges et élections avant l'émission d'un nouveau bref.

Cela serait peut-être préférable, puisqu'il entretient des doutes à ce sujet.

J'ai fait connaître mon sentiment à la Chambre dans une autre circonstance et je n'ai pas à revenir sur ce sujet. Le très honorable premier ministre n'interprète pas la loi exactement comme je le ferais. Mais, j'étais porté à m'incliner devant l'expérience qu'il a acquise au cours de sa carrière parlementaire qui a été beaucoup plus longue que la mienne. Il a laissé entendre que la lettre de démission de M. Hyman pouvait être validée par l'attestation de deux témoins qui connaissaient sa signature. Il va de soi que, dans ce cas, cette lettre aurait pu être validée il y a fort longtemps.

La démission est-elle valide ou nulle ? Si elle est nulle, nous devrions le savoir. Car, il serait extrêmement regrettable que cette question fut soulevée après l'émission ou le rapport d'une nouveau bref d'élection. On pourrait même poser ce problème le lendemain du scrutin. Supposons, par exemple, que M. l'Orateur émette son mandat et que, par inadvertance, le bref d'élection soit lancé conformément à ses instructions. Ou bien, supposons que la lettre de démission soit forgée et que, faute d'attention, le bref d'élection soit émis sans qu'il y ait une vacance. Cette question serait probablement soulevée après le rapport du nouveau bref d'élection. En tout état de cause, il me semble opportun, dans le présent cas, de dissiper tout doute de la manière suggérée par le premier ministre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Vu le doute qu'exprimait l'autre jour l'honorable député (M. R. L. Borden), j'ai émis l'avis que rien ne s'opposerait au renvoi de la question au comité des privilèges et élections. Je n'ai rien à dire contre la motion. Je l'accepte. Mais, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), votre prédécesseur, monsieur l'Orateur, est d'opinion qu'il faut ajouter qu'un bref de *supersedeas* sera émis



afin d'annuler le mandat que vous avez lancé.

M. R. L. BORDEN : Je pensais qu'il fallait attendre le rapport du comité.

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être. Vous aurez probablement l'obligeance de vous en enquérir, monsieur l'Orateur, et au besoin, nous ferons suivre cette motion d'une autre. Dans l'intervalle, nous pouvons la modifier pour déclarer que les procédures seront suspendues.

(L'amendement est adopté.)

M. R. L. BORDEN : Le comité peut se réunir immédiatement, afin d'étudier la question. Il n'y a pas lieu de traîner les choses en longueur.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

## ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE QU'APPELLE-LAC LONG-SASKATCHEWAN.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 25), déposé par M. McIntyre (Strathcona), concernant la compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan.

Sur la motion de faire rapport du bill.

M. G. E. McCRANEY propose l'addition d'un article ainsi conçu :

Après l'adoption de cette loi, les tarifs des voyageurs sur la voie ferrée de la compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan seront abaissés à un taux ne dépassant pas trois cents par mille et par voyageur.

Si je demande l'addition de cet article, c'est parce que l'Ouest a pris de grands développements depuis quelques années, et parce que la population riveraine du chemin de fer de Regina à Prince-Albert a tout le temps, jusqu'au 1er janvier de cette année, payé quatre cents du mille. En 1891, les autorités provinciales du Manitoba ont conclu avec le chemin de fer canadien du Nord un traité qui renferme la stipulation suivante :

A compter de l'entrée en vigueur du présent traité, la compagnie abaissera ses tarifs de voyageurs au Manitoba de manière à ce qu'ils n'excèdent pas trois cents du mille par voyageur.

Ces tarifs sont appliqués depuis, et la compagnie de chemin de fer semble s'en être bien trouvée. Grâce à cette convention avec le chemin de fer canadien du Nord, le Pacifique-Canadien a aussi abaissé à 3 cents par mille ses tarifs dans toute l'étendue de la province de Manitoba. Or, les habitants de la province de la Saskatchewan et d'Alberta prétendent que les voyageurs sont aujourd'hui aussi nombreux,

sinon plus nombreux, plus à l'ouest qu'ils l'étaient au Manitoba quand ce traité a été conclu, et qu'ils peuvent être transportés aussi avantageusement au taux de trois cents du mille. Je ne voudrais pas imposer à la compagnie un tarif qui ne serait pas rémunérateur. Tous comprennent, surtout dans l'Ouest, qu'une compagnie de chemin de fer doit exiger des voyageurs des prix de transport avantageux, car, autrement, elle relèverait ses tarifs applicables aux marchandises. Mais il y a une exception dans le cas de ce chemin de fer. On la découvre dans la convention primitive conclue entre l'Etat, la compagnie de chemin de fer et de navigation Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan et le Pacifique-Canadien. Les faits sont relatés dans le chapitre 82 des statuts de la 53e Victoria, intitulé loi ratifiant une convention entre la Compagnie de chemin de fer et de vapeur de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. L'article 1er de la loi ratifie cette convention. La convention entre la Compagnie Qu'Appelle-lac-Long-Saskatchewan et le Pacifique-Canadien est reproduite dans une annexe, et la convention entre cette même compagnie et l'Etat, dans une autre. Je signalerai une stipulation étrange de la première convention.

Le paragraphe "e" de l'article 1er est ainsi conçu :

La compagnie de la Qu'Appelle n'émettra pas d'obligations garanties directement ou indirectement par ses subventions en terres ni aucune partie de ces subventions, à l'exception de la portion de ces terres, s'il en est, qui sera réellement prise pour la ligne du chemin de fer et ses stations et gares.

Or, je désire faire ressortir que les concessions octroyées à ce chemin de fer par d'anciennes lois fédérales se chiffrent par 6,400 acres du mille. Le parcours total de la voie ferrée de Regina à Prince-Albert est, il me semble, de 253 milles, ce qui donne à la compagnie le droit de recevoir 1,619,200 acres de terre. De cette convention entre la compagnie de la Qu'Appelle et le Pacifique-Canadien et de la stipulation interdisant de grever ces terres pour garantir les porteurs d'obligations, il ressort que, lorsque des terres furent vendues, aucune partie du prix de vente ne servit à désintéresser les porteurs d'obligations qui, apprenons-nous, ont encore des créances contre la compagnie. Dans l'annexe du projet de loi dont nous nous occupons, à la page 2, est énoncé le montant des obligations et des arrérages.

Et attendu que la compagnie a émis et qu'il y a présentement en circulation pour £782,700 d'obligations à 6 p. 100 portant premier mortgage, garanties par acte de mortgage en date du 8 août 1889...

Et le reste.

Et attendu que la compagnie, incapable de servir intégralement l'intérêt sur lesdites obligations à mesure qu'il est devenu dû, a émis des certificats provisoires représentant certain intérêt impayé donnant droit à leurs porteurs de toucher, à même les recettes de surplus de la compagnie, les montants y mentionnés, desquels certificats, acceptés par les porteurs au lieu dudit intérêt et non rachetés, il y a présentement pour £322,295, 1s, 0d.

Et attendu que la compagnie peut émettre d'autre certificats semblables jusqu'à concurrence d'un montant n'excédant pas £569, 14s, 0d, représentant l'intérêt sur certaines desdites obligations non compris dans le montant desdits certificats non rachetés.

Ce que je prétends c'est qu'à la faveur de la ratification de cette convention par le Parlement, la compagnie doit aux porteurs plus de $1,600,000 sur ces obligations. La législature de 1890 faisait si peu de cas de l'intérêt des colons à cette époque qu'elle a laissé adopter une loi qui a permis à la compagnie, après avoir vendu toutes ces terres, de ne pas payer un seul dollar de ses dettes aux porteurs d'obligations. C'est pour cette raison que nous n'avons pas pu obtenir de cette compagnie des tarifs qu'ont établi d'autres chemins de fer qui ont été en état de solder leurs arrérages et qui ont administré leurs affaires d'une manière plus pratique. J'apprends que les actionnaires ont versé $210,000 et que $3,800,000 d'obligations ont été émises, ce qui donne un total de $4,100,000 pour les frais de premier établissement. Nous constatons que sur ces $3,800,000 d'obligations non rachetées, $1,600,000 sont exigibles et que les actionnaires primitifs ont reçu de l'Etat plus de 1,600,000 acres de terre pour la somme de $210,000 qu'ils ont avancée. Nous avons entendu parler de beaucoup d'actes scandaleux. Mais, je me demande s'il y en a un de comparable à celui qui a permis à un groupe d'hommes de se procurer 1,619,200 acres de terre en versant $210,000 et d'abandonner ensuite la voie ferrée aux porteurs d'obligations. En 1890, le Parlement ratifia cette convention dont le fardeau pèse encore sur les clients de ce chemin de fer. Aujourd'hui, il a le pouvoir d'établir un tarif qui permettra à la compagnie de toucher des bénéfices raisonnables sans la mettre en état d'acquitter ces arrérages du jour au lendemain.

J'admets que les porteurs d'obligations ont le droit de se faire rembourser, mais je soutiens que la compagnie ne doit pas les payer en imposant sur nous des tarifs excessifs. Je prétends que l'on ne doit exiger de nous que le juste prix du transport et non les arrérages qui se sont accumulés par suite de la convention imprévoyante que le Parlement a ratifiée il y a environ dix-sept ans.

En proposant cette motion, je suis d'avis que personne ne peut révoquer en doute qu'un tarif de trois cents du mille soit un tarif rémunérateur. Si quelques-uns d'entre nous ont lieu de se demander s'il n'est pas à propos de fixer un taux moins élevé dans certaines parties du pays, je suis certain que ceux qui ont voyagé dans l'Ouest, et qui ont été témoins des nombreux dé-

placements de la population, seront convaincus qu'un tarif de trois cents par mille serait très avantageux. La proposition a été faite au comité des chemins de fer de laisser la solution de cette question à la commission des chemins de fer, plutôt qu'au Parlement. Je me permettrai de dire que les habitants de l'Ouest attendent tout autre chose de la commission des chemins de fer. Ils comptent qu'elle sortira nos voies de transport de l'affreux bourbier où elles sont empêtrées. Ils ne veulent pas qu'elle consacre un seul instant à l'étude des tarifs applicables aux voyageurs. Il est incontestable qu'elle devra s'occuper pendant des mois entiers d'un problème d'une importance capitale. Telles sont les raisons qui me font espérer que le comité jugera à propos d'adopter l'article que je propose.

L'hon. M. HAGGART : Je désire demander au ministre des Chemins de fer, qui surveille les délibérations du comité de ce nom, pourquoi celui-ci a modifié une partie de l'annexe. A la page 22, il a biffé l'article 14, si j'ai bien compris les paroles du président. De quel droit pouvez-vous altérer un contrat après l'échange des signatures ? C'est un document légalisé. Pourquoi lui avez-vous fait subir cette retouche?

L'hon. M. EMMERSON : L'article a été supprimé parce que la loi sur les chemins de fer le rendait inutile. Le cas est prévu.

L'hon. M. HAGGART : Mais l'article fait partie d'une convention. Vous ne pouvez pas modifier celle-ci.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne me rappelle pas dans quelles circonstances l'amendement a été adopté. Le comité a peut-être étudié le bill après mon départ.

L'hon. M. HAGGART : Cette condition ne se trouve peut-être pas dans le mortgage, mais elle semble en faire partie.

M. BERGERON : Où est le parrain du projet de loi ?

M. WILBERT McINTYRE : Je n'en sais rien.

Sir WILFRID LAURIER : Est-ce à la suppression de l'article qu'on trouve à redire ?

M. R. L. BORDEN : Il n'y a qu'une demande de renseignements à ce sujet. Voici ce qu'on veut savoir : le mortgage qu'il s'agit de ratifier est-il fidèlement reproduit dans l'annexe, telle qu'imprimée. Le comité en a biffé une partie. Est-ce à cause d'une erreur d'impression ou parce qu'on veut ratifier un contrat de mortgage en en retranchant une partie ? Dans le premier cas, passe, mais dans le second, il me semble qu'on n'a pas procédé régulièrement.

L'hon. M. EMMERSON : Le secrétaire du comité semble avoir apposé ses initiales.



L'hon. M. FOSTER : Il serait préférable de réserver l'article et d'aller aux informations.

M. McCRANEY propose un nouvel article ainsi conçu :

Après l'adoption de cette loi, les tarifs des voyageurs sur la voie ferrée de la compagnie de chemin de fer et de navigation de Qu'Appelle au lac Long et à la Saskatchewan seront abaissés à un taux ne dépassant pas trois cents du mille par voyageur.

M. TURRIFF : Je ne me proposais pas de commenter ce projet de loi car je m'attendais que la proposition du représentant de Strathcona (M. McIntyre) viendrait auparavant en discussion et que nous pourrions appliquer cette disposition à tous les chemins de fer du Canada. Vu que son projet de résolution n'a pas encore été mis en délibération, je ferai certaines observations sur ce sujet. Selon moi, il est temps que l'Etat mette à l'étude cette question des tarifs de chemins de fer applicables aux voyageurs. Un singulier état de choses règne aujourd'hui. Dans tout le territoire, il y a des voies ferrées très rapprochées les unes des autres, qui traversent des régions semblables et dont le trafic s'alimente aux mêmes sources. Pourtant, tandis que l'une exige un certain prix des voyageurs qu'elle transporte, une autre perçoit un prix différent. Tandis qu'un réseau principal établit un tarif pour le transport des voyageurs, un embranchement adopte un autre tarif. Il est temps de fixer un tarif maximum applicable aux voyageurs sur tous les chemins de fer du Canada. A vrai dire, l'exploitation de certains embranchements peut entraîner plus de dépenses que la mise en œuvre d'autres lignes subsidiaires. Mais, l'un portant l'autre, je suis convaincu que 3 cents du mille constitueraient un taux juste et légitime tout en laissant de jolis bénéfices aux compagnies de chemins de fer. Cette remarque s'applique surtout à nous qui habitons l'Alberta et la Saskatchewan. A l'est, se trouve la province de Manitoba où le chemin de fer canadien du Nord a établi un tarif de 3 cents du mille en raison d'avantages que les autorités provinciales lui ont conférés. Pourtant, cette compagnie ne nous applique pas le même tarif qu'au Manitoba, bien qu'elle retire de plus gros bénéfices des voies ferrées qu'elle a construites dans l'Alberta et la Saskatchewan. Au Manitoba, le Pacifique-Canadien, de son plein gré, a baissé ses tarifs à 3 cents du mille, sans aucune sollicitation de qui que ce soit. Si les chemins de fer peuvent transporter les voyageurs au prix de 3 cents par mille au Manitoba tout en réalisant des bénéfices, ils peuvent assurément en faire autant dans l'Alberta et la Saskatchewan où la population est presque partout aussi dense qu'au Manitoba et plus dense qu'elle l'était dans cette province lorsque le tarif y fut abaissé à 3 cents du mille. Il faut aussi se rappeler que l'acheteur d'un billet de chemin de fer dans

l'Alberta et la Saskatchewan entreprend un voyage plus long que les voyages que font d'ordinaire les Manitobains, parce que dans l'Ouest, la plupart des voyageurs se rendent à Winnipeg ou reviennent de cette ville qui est le centre commercial, non seulement, du Manitoba, mais de l'Ouest tout entier. Puisqu'un taux de 3 cents est juste et suffisant au Manitoba, pourquoi les habitants de la Saskatchewan et de l'Alberta et des autres parties du Canada seraient-ils obligés de payer plus cher ?

J'ai ici un tableau des tarifs des différents chemins de fer canadiens et je vais en donner connaissance à la Chambre. C'est un singulier document. Sur le réseau du Grand Tronc (partout au Canada) le tarif est de 3 cents ½ du mille, sauf sur l'embranchement de Saint-Laurent-Rouse's-Point, d'une longueur de 44 milles où la compagnie exige 4 cents du mille. Il est difficile de croire qu'il est nécessaire d'appliquer à un embranchement de 44 milles un tarif différent du tarif régulier établi sur toutes les autres voies du Grand-Tronc. Au Nouveau-Brunswick, le tarif du Pacifique canadien est de 3 cents ½ par mille, sauf sur l'embranchement de la vallée de la Tobique, distance de 28 milles, où le tarif est de 3 cents ½ par mille. Ainsi, sur un tronçon de ligne, dans la province du Nouveau-Brunswick, le tarif des voyageurs est moins élevé que sur les grandes lignes qui sillonnent cette province. Dans la province de Québec, à l'est de Montréal et sur la rive sud du Saint-Laurent, le transport des voyageurs coûte 3 cents ½ par mille, et sur la rive nord, de Montréal à Québec, 3 cents, soit une différence d'un tiers de cent, par mille, d'une rive du Saint-Laurent à l'autre. De Montréal à Sainte-Agathe et au Nominingue, les voyageurs paient 3 cents ½ par mille et sur l'embranchement de Saint-Eustache, 4 cents par mille.

L'hon. M. HAGGART : Donnez-vous les prix exigés ou ceux du tarif maximum ?

M. TURRIFF : J'ai demandé un état des prix exigés.

L'hon. M. HAGGART : Je crois qu'on vous a donné les prix du tarif maximum.

M. TURRIFF : Peut-être. Voici une lettre que m'a adressée la commission des chemins de fer du Canada, en date du 5 décembre :

La commission m'a enjoint de vous transmettre sous ce pli une copie du mémoire du surveillant du trafic à son emploi, mémoire renfermant un résumé des tarifs des voyageurs qui ont été approuvés, ainsi qu'une copie d'une lettre à ce sujet, datée du 30 écoulé et adressée à E. T. Fisher, secrétaire de l'union des chambres de commerce de l'ouest du Canada.

On m'a aussi enjoint de vous faire observer que les tarifs auxquels se rapporte le mémoire sont les tarifs fondamentaux des voyageurs mentionnés à l'article 26 de la loi de 1903 sur les chemins de fer et qu'il y a plusieurs tarifs spéciaux applicables aux voyageurs et dont les taux sont plus bas.

Ainsi, tous ces chemins de fer ont des tarifs spéciaux. Mais si ceux que je mentionne sont les tarifs maximums, ce sont ceux qu'on applique généralement à la vente des billets simples.

Sur l'embranchement de Saint-Eustache, les voyageurs paient 4 cents par mille ; de Montréal à Ottawa (par la rive nord), 3 cents ½ par mille et de Montréal à Ottawa (par la rive sud), 3 cents ½ par mille. Ne semble-t-il pas absurde aux députés qu'il faille payer 3 cents ½ par mille, pour se rendre à Montréal sur une voie du Pacifique-Canadien et 3 cents ½ sur une autre voie ? Cela doit suffire à convaincre la Chambre qu'il est temps de prendre des mesures pour uniformiser le tarif.

Vu que le prix moyen exigé par le Pacifique-Canadien, l'an dernier, du moins, a été d'un cent et huit dixièmes, en imposant un taux maximum de 3 cents, la Chambre ne se montrerait pas trop exigeante et n'établirait pas un tarif onéreux pour les différentes compagnies. En adoptant un taux uniforme de trois cents, nous leur permettrions sans doute, de réaliser de beaux bénéfices.

Le tarif du chemin de fer de la vallée de la Gatineau est de 3 cents ½. Le trafic de cette voie ferrée est très léger, l'un des plus légers de tous les chemins de fer.

Evidemment, dans la fixation des tarifs, on ne fait pas la part de l'insuffisance ou de l'excès du trafic et on ne tient pas compte de ce que le chemin de fer rapporte, car celui-ci transporte probablement moins de voyageurs que la plupart des autres embranchemnts du Pacifique-Canadien. D'Ottawa à Prescott, le voyage coûte 4 cents par mille et, d'Ottawa à Brockville, 3 cents ½ par mille. Il y a un écart de ⅔ de cent par mille dans le prix de chaque billet sur ces deux lignes. Les compagnies sont libres d'exiger ces prix-là, mais j'ignore si elles le font. De Montréal à tous les endroits situés à l'ouest de Smith's-Falls, le taux est de 3 cents ½ et de Carleton-Junction à Eganville et Pembroke, de 3 cents ½ également, mais il est de 3 cents de Pembroke à Kippewa, au Témiskaming et à North-Bay. D'autres députés sont plus au courant que moi du trafic entre ces deux points, mais je suis presque certain que le trafic de cette partie du réseau du Pacifique-Canadien est plus léger que nulle part ailleurs. Pourtant, le tarif est de 3 cents tandis que, dans d'autres endroits, il est de 3½, 3½ et 4 cents par mille. En fixant à 3 cents le tarif maximum, nous nous tiendrions dans de justes bornes.

Sur toutes les lignes du Manitoba, le tarif est de 3 cents par mille ; à l'ouest du Manitoba jusqu'à Dunmore-Junction, de 3 cents ½ par mille; à l'ouest de Dunmore-Junction ainsi que sur le chemin de fer de McLeod à Strathcona et ses embranchements, de 4 cents par mille.

A propos de ce taux de 4 cents, la commission fait cette observation.

La compagnie a donné avis de son intention de supprimer, le premier janvier prochain, ce taux de 4 cents où il existe dans l'Alberta et la Saskatchewan et d'adopter un taux uniforme de 3 cents ½ à l'ouest de la frontière du Manitoba et à l'est des montagnes Rocheuses.

Ce dont je me plains surtout, à titre de citoyen de l'Ouest, c'est qu'on refuse d'appliquer dans l'Alberta et la Saskatchewan le tarif de 3 cents qu'on accorde au Manitoba, bien que les autorités fédérales aient rendu plus de services au chemin de fer canadien du Nord dans ces provinces que les autorités provinciales lui en ont rendu au Manitoba. Notre demande d'un tarif maximum de 3 cents par mille sur le chemin de fer est donc absolument légitime. Mais, je ne voudrais pas qu'on fît une exception dans le cas de ce chemin de fer ni qu'on l'obligeât à transporter les voyageurs pour un prix moindre que celui que les autres compagnies exigent. C'est pourquoi je suis d'avis qu'on devrait imposer ce tarif maximum à toutes les voies ferrées du Canada, de l'Atlantique au Pacifique.

Les compagnies prétendent que le trafic est peu considérable au Nord-Ouest. Cette assertion est fausse. Maintes fois, pendant mes voyages dans la Saskatchewan et l'Alberta, j'ai dû m'asseoir sur le marche-pied ou me tenir debout sur une distance de 20 ou 30 milles, parce que tous les sièges étaient occupés. J'ai souvent demandé une place dans le wagon-salon sans pouvoir en obtenir. Toutes les voitures des trains sont encombrées. Quelqu'un m'apprenait dernièrement que l'été passé, il n'avait pas pu se procurer un siège une fois sur quatre et qu'il avait été obligé de se tenir debout pendant un trajet de 30 ou 40 milles. Sur cette même voie ferrée dont nous nous occupons, j'ai vu depuis deux ans des trains si encombrés que parfois les voyageurs n'y pouvaient pas monter et devaient attendre un autre train.

Quelqu'un a laissé entendre qu'il fallait s'en remettre entièrement à la commission des chemins de fer. Celle-ci est aussi encombrée d'ouvrage que les chemins de fer, non seulement dans l'Ouest, mais dans tout le Canada. Elle ne peut pas même réglementer les chemins de fer, et je profite de l'occasion pour dire que le Gouvernement devra prendre les moyens d'augmenter le personnel de la commission, afin de lui permettre d'établir des bureaux pour la règlement des différentes questions ou pour s'occuper des diverses parties du pays.

L'Ouest ne se plaint pas seulement des tarifs, mais aussi de l'impossibilité d'obtenir des billets de 2e classe. Quiconque veut voyager, qu'il soit riche ou pauvre, doit acheter un billet de première classe. Cependant, il lui faut souvent se tenir dans une voiture de deuxième classe ou, ce qui est bien pis, dans un fourgon à marchandises. Par exemple, le propriétaire d'une exploitation forestière qui a besoin de faire venir deux à trois cents hommes d'une distance de 300 à 400 milles doit acheter un billet de première classe pour chacun d'eux. Encore est-il chanceux lorsqu'il peut leur procurer des fourgons à marchandises, car souvent on ne leur permet pas de voyager dans des voitures de première classe. Il est temps de prendre des mesures pour mettre ordre à cela. Si les compagnies de chemins de fer se rebellent ou si l'Etat ne veut rien faire pour établir un tarif maximum de 3 cents, d'une extrémité à l'autre du pays, la population réclamera avec le représentant d'York-sud (M. W. F. Maclean) le tarif de deux cents. Quant à moi, je ne le crois pas équitable ; il me semble trop bas, mais je suis d'avis qu'un tarif maximum de trois cents par mille serait tout à fait juste, acceptable pour le public, comme il devrait l'être pour les compagnies de chemins de fer. Aussi, j'ai confiance que la Chambre adoptera l'article que le représentant de la Saskatchewan a proposé.

L'hon. M. EMMERSON : Cette question a été discutée à fond au comité des chemins de fer, qui a été unanimement d'avis que ce serait une injustice flagrante de s'en prendre à cette compagnie, en particulier, et d'en restreindre la productivité. Il a compris que, s'il faut trancher cette question, on devra lui donner une solution plus générale.

Le Parlement, il va sans dire, est tenu de laisser à la commission des chemins de fer la réglementation des tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. Inutile de répéter les commentaires du président de cette commission. Celle-ci a mis ce problème à l'étude.

L'honorable député qui nous a parlé du tarif maximum des différents chemins de fer n'a peut-être pas poussé ses recherches plus loin, ni cherché à savoir si ce tarif est réellement appliqué. Je ne le crois pas. Je suis d'avis que dans tout l'est du Canada le tarif général est de 3 cents par mille. Naturellement, l'Ouest a un sujet de plainte qui me paraît grave : l'impossibilité où sont les voyageurs de se procurer des billets de 2e classe. Dans l'Est, nous jouissons de cet avantage et le prix de ces billets est de 2 cents par mille. Ce que propose l'honorable député équivaudrait à soustraire ce chemin de fer à la juridiction de la commission. Ce serait avoir deux poids et deux mesures, à mon sens. Selon moi, le Parlement hésiterait avant de réglementer ce chemin de fer en particulier en laissant tous les autres aux soins de la commission. Une limite de 3 cents par mille peut être légitime, mais il me semble que c'est à la commission de trancher cette question. Si ces chemins de fer n'exigent que 3 cents par mille au Manitoba, la commission aura une excellente raison pour ne pas permettre des taux plus élevés dans la Saskatchewan.

(L'amendement est rejeté.)

L'hon. M. EMMERSON : Je puis dire que l'article 14 de l'annexe a été biffé à la demande de la compagnie elle-même à cause d'une erreur qui s'était glissée dans l'annexe.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

## QUESTIONS.

### POUVOIR D'EXPROPRIER LES COMPAGNIES DE TELEPHONE.

M. W. F. MACLEAN (par M. Blain) demande :

Le ministère se propose-t-il de donner aux autorités provinciales le pouvoir d'exproprier, dans les limites des provinces, l'outillage ou le matériel d'exploitation de toute compagnie privée de téléphone constituée légalement sous l'empire des lois fédérales?

Sir WILFRID LAURIER : Le ministère ne peut pas conférer aux autorités provinciales d'autres pouvoirs que ceux qu'elles détiennent déjà sous l'empire de la loi de l'Amérique britannique du Nord.

### TRAIN EXPRESS DE L'INTERCOLONIAL ENTRE MONTREAL ET LEVIS.

M. BEAUPARLANT (par M. Lavergne) demande :

1. Le département des Chemins de fer se propose-t-il de rétablir sur l'Intercolonial, entre Montréal et Lévis, le train express quittant Montréal vers minuit ou le train à marchandises régulier remorquant une voiture à voyageurs et à temps fixe qu'il y avait auparavant, qui part de Montréal à la même heure?
2. Dans l'affirmative, quand?
3. Le département est-il au fait que le dernier train pour l'est sur l'Intercolonial quitte Montréal à 3 h. 40 du soir, et que le dernier train pour l'est sur le Grand-Tronc quitte Montréal à 8 h. 15 du soir.

L'hon. M. EMMERSON :

1. Ce train sera rétabli dès que l'augmentation du trafic le permettra.
2. Voir la réponse à la question n° 1.
3. Oui, en ce qui concerne l'Intercolonial.

### BRISE-LAMES DE PORT-HOOD.

M. BLAIN demande :

1. Quel était le coût estimatif du brise-lames de Port-Hood (N.-E.)?
2. Quelle est la longueur du brise-lames, quel est le nombre de verges cubes construites, en 1904, 1905 t 1906, respectivement, et quel a été le coût par verge cube, chaque année?

L'hon. M. L. P. BRODEUR (au nom du ministre des Travaux publics) :

1. Estimation faite en 1904, $80,000.

| | Dépense. | Longueur. |
|---|---|---|
| En 1903-1904. . . . . | $ 2,968.85 | 330 pieds |
| 1904-1905. . . . . | 19,942.43 | 470 " |
| 1905-1906. . . . . | 9,999.90 | 188 " |
| 1906-1907. . . . . | 14,885.38 | 309 " |

Vu la nature des travaux et les circonstances spéciales dans lesquelles ils ont été exécutés, il serait très difficile, sinon impossible, de donner des mesures précises par verge cube.

### M. JOHN O'ROURKE, EMPLOYE DE L'INTERCOLONIAL.

M. CROCKET demande :

1. Un nommé O'Rourke a-t-il été employé jusqu'à ces derniers temps dans le bureau du comptable de l'Intercolonial?
2. Ledit O'Rourke a-t-il été arrêté à Montréal en décembre 1896, sous soupçon d'avoir volé des timbres-poste dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton?
3. Un fonctionnaire du chemin de fer n'a-t-il pas été envoyé de Moncton à Montréal avec un mandat d'arrestation contre ledit O'Rourke pour cette accusation? Dans l'affirmative, qui a émis ce mandat et à qui le mandat a-t-il été remis pour exécution?
4. Ledit fonctionnaire a-t-il pris O'Rourke sous sa garde?
5. Le fonctionnaire a-t-il amené le prisonnier devant le magistrat qui avait émis le mandat à Moncton ou l'a-t-il relâché pendant le voyage de retour? Dans le dernier cas, en quel endroit l'a-t-il relâché, et sur les instructions de quelle personne?

L'hon. M. H. R. EMMERSON :

1. Oui.
2. Il a été arrêté par les autorités municipales de Montréal au moment où il vendait des timbres-poste.
3. Non.
4. Non.
5. Non.

### TRAVAUX DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. CLEMENTS demande :

1. Y a-t-il eu jusqu'à présent des adjudications de travaux à faire sur la ligne projetée du Grand-Tronc-Pacifique au moyen d'excavateurs à vapeur?
2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des concessionnaires et dans quelles divisions ces travaux seront-ils exécutés?

L'hon. M. H. R. EMMERSON :

1. Il n'y a pas eu d'adjudications de travaux à faire au moyen d'excavateurs à vapeur. Le concessionnaire peut se servir à son gré d'excavateurs à vapeur comme de tout autre outillage.
2. La compagnie McDonald McMillan, de Portage aux buttes du Tondre, 277 milles. La compagnie "Canadian White," des buttes du Tondre à Saskatoon 140 milles.

Foley frères, Larson et Cie, de Saskatoon à Edmonton, 316 milles.

### CONGRES INTERCOLONIAL A LONDRES.

H. ARMAND LAVERGNE demande :

1. Quelle est la date approximative du congrès intercolonial qui doit se réunir à Londres cette année?
2. Quelle attitude le gouvernement canadien entend-il adopter vis-à-vis de la métropole

sur les questions de la défense impériale, des contributions des colonies au maintien de la marine et de l'armée impériales et de la création d'un conseil impérial?

3. Le Gouvernement fera-t-il, avant le départ de ses délégués, une déclaration servant de base à la discussion, comme celle faite lors du dernier congrès intercolonial en réponse à M. Chamberlain?

4. La correspondance entre le gouvernement canadien et celui de la métropole à ce sujet sera-t-elle déposée devant la Chambre?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER : La réponse à la première question est que la date de l'ouverture du congrès intercolonial a été fixée au 15 avril prochain, à Londres. Deuxièmement, le Gouvernement n'a pas de raison de changer l'attitude qu'il a prise au congrès de 1902 sur les questions de la défense impériale et des contributions des colonies au maintien de la marine et de l'armée d'Angleterre. Quant à la création d'un conseil impérial, il a exprimé son avis dans un décret rendu en conseil le 30 novembre 1905 et qu'on trouvera dans la correspondance déposée au cours de la présente session. Troisièmement, le Gouvernement a déjà fait ce qu'il avait fait lors du dernier congrès intercolonial en réponse à M. Chamberlain. Cette fois-ci comme la dernière fois, il a déposé la correspondance qu'il a échangée avec le ministère des colonies. Il n'a rien à ajouter. Toute la question est soumise au Parlement qui est libre de la discuter.

TRADUCTION FRANÇAISE DES STATUTS REVISES.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. Où en est la traduction française des Statuts revisés?

2. Quels sont les noms des employés travaillant à cet ouvrage?

3. Quels sont leur traitement et leurs heures de bureau?

4. Y a-t-il des employés spéciaux nommés depuis le premier janvier 1907 pour cette besogne?

5. En quoi consiste le travail à faire: est-ce uniquement un travail de traduction, ou y a-t-il de la compilation?

6. La version française est-elle directement traduite du texte anglais, ou simplement basée sur les anciens statuts non revisés?

7. Quelle est la cause du retard dans leur publication?

8. Quand les statuts français seront-ils prêts?

9. Le Gouvernement sait-il que ce retard cause un grave préjudice aux Canadiens de langue française?

10. Dans l'affirmative, quel remède apportera-t-il à l'injustice dont souffrent les citoyens de langue française en ce pays?

L'hon. M. A. B. AYLESWORTH :

1. Elle est achevée.

2. M. Horace Saint-Louis, C.R., et M. Antonio Perrault, avocats, et mademoiselle Alma Grondin, secrétaire.

3. MM. Saint-Louis et Perrault touchent $200 par mois, chacun. Mademoiselle Grondin reçoit $45 par mois. Les heures de bureau sont de 9h. 30 du matin à 6h. du soir.

4. Non.

5. La préparation est complétée. Le travail qui reste à faire consiste dans la lecture et la correction des épreuves.

6. La version française est directement traduite du texte anglais déposé chez le greffier du Parlement.

7. L'impression

8. Aussitôt que l'impression et la reliure seront terminées.

9 et 10. Le Gouvernement regrette ce retard, qu'il reconnaît être malheureux pour tous les citoyens du pays indistinctement, que leur langue maternelle soit le français ou l'anglais, et c'est pour cela que l'impression de la version française est poussée avec toute la célérité possible.

ANNONCES PUBLIEES A QUEBEC RELATIVES AU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. A quels journaux dans la ville de Québec sont données les annonces, demandes de soumissions, etc., de la commission du Transcontinental ?

2. Quels montants ont été payés par la commission et combien à chaque journal?

L'hon. M. EMMERSON :

1. "The Chronicle Printing Company," $570.90 ; "The Daily Telegraph," $193.70 ; "Le Soleil," $206.70; "La Semaine Commerciale," $97.74.

2. Même réponse qu'à la première.

REFORME DU SENAT.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. Sur quelle base le Gouvernement entend-il réformer le Sénat d'après la résolution adoptée à Ottawa en 1893, par la convention libérale ?

2. Cette mesure sera-t-elle présentée à cette session ?

Sir WILFRID LAURIER : La base sur laquel le Gouvernement se propose de réformer le Sénat fait encore le sujet d'études et de consultations. Le Gouvernement ne soumettra aucun projet à la présente session, vu que l'intention est de faire une session courte.

RECRUES EN ANGLETERRE POUR LA GARNISON DE QUEBEC.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. Est-il vrai que le Gouvernement a envoyé recruter deux cents hommes, en Angleterre, pour la garnison de Québec ?

2. Dans l'affirmative, ces troupes appartiendront-elles à l'armée impériale ou à l'armée canadienne ?

3. Par quel gouvernement seront-elles payées et équipées ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. Par suite des changements dans l'armée anglaise qui ont amené le licenciement

de quelques régiments, et vu la difficulté de trouver des recrues dans le Canada pour la force permanente, à cause de l'abondance d'ouvrage, on a jugé à propos de faire ce recrutement parmi les soldats de ces régiments licenciés.

A cette fin le lieut.-colonel Gwatkin a été envoyé en Angleterre. Il a engagé 156 sous-officiers et soldats qui ont été enrôlés dans le régiment d'infanterie royale canadienne.

Le 22 courant, le lieut.-colonel Gwartkin s'embarquera avec un autre contingent de 150 sous-officiers et soldats recrutés dans des régiments d'artillerie de garnison pour enrôlement dans l'artillerie royale canadienne et plus tard nous ferons venir un autre contingent de 50 artilleurs.

Ces recrues ne sont pas destinés à aucun régiment en particulier mais seront réparties entre les différents régiments où l'on en aura le plus besoin.

2. Ces soldats feront partie de la troupe permanente du Canada.

PRIX DE PASSAGE DES COLONS ALLANT AU NORD-OUEST.

M. ARMAND LAVERGNE demande :

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que le prix du passage aux provinces du Nord-Ouest est plus élevé pour un colon venant de la province de Québec que pour un colon immigrant d'Europe, à partir d'Halifax?

2. Dans l'ffirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention de remédier à cet état de choses?

L'hon. M. OLIVER : Le Gouvernement n'a aucune autorité sur les tarifs de transport de voyageurs sur les chemins de fer, et ne sait pas si les prix sont aussi élevés qu'on le dit, mais fera une enquête afin de pouvoir renseigner la Chambre.

DEPENSES AU QUINTE BASS POND.

M. PORTER demande :

1. Quelles dépenses ont été faites en 1904-05 et 1906 à l'endroit appelé Quinté Bass Pond?

2. Pour quel objet ces dépenses, s'il en est, ont-elles été faites ?

3. Quels salaires, s'il en est, ont été payés au cours de ces années aux personnes employées en quelque manière à ces travaux, quels sont leurs noms et quel salaire a été payé à chacune d'elles ?

L'hon. M. BRODEUR :

1. 1904, $654.29 ; 1905, $632.20 ; 1906, $593.87.

2. Salaires, achats du poisson, distribution du frai, loyer de l'étang et réparations.

3. J. K. McGargar, préposé à la garde du vivier, $125 par année ; Thomas McDonald, gardien, $30 par année.

DEUXIEME JUGE DE LA COUR D'ECHIQUIER DU CANADA.

M. DELISLE (par M. Louis Lavergne) demande :

1. Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer un deuxième juge de la cour d'échiquier du Canada, lequel serait choisi parmi les membres du barreau de la province de Québec ?

2. Si oui, ce juge ne pourrait-il pas être appelé à siéger en cour suprême, lorsqu'un des juges de cette cour représentant la province de Québec refuse de siéger ou se récuse ?

L'hon. M. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : La nécessité de faire cette nomination n'a pas été étudiée.

COUT D'ENREGISTREMENT DES LETTRES.

M. WARD demande :

1. A quelle date le coût de recommandation des lettres a-t-il été porté à cinq cents ?

2. Quelle a été la raison de cette augmentation ?

3. Quelles mesures additionnelles ont été prises pour la sécurité du public à raison de cette augmentation ?

4. De quelle manière et en vertu de quels règlements une lettre peut-elle être recommandée ?

5. Quels sont ces règlements?

L'hon. M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. L'augmentation de 2 à 5 cents dans le coût de recommandation des lettres a été faite en vertu d'un amendement apporté à la loi des Postes, sanctionné le 2 mai 1889.

2. L'augmentation dont il s'agit ne s'applique qu'aux lettres pour l'intérieur sur lesquelles la recommandation coûtait 2 cents, tandis que le prix sur tous les autres objets de correspondance du Canada à destination de l'étranger était de 3 cents comme à présent; la raison principale de l'augmentation est que le département des Postes et les directeurs de bureaux de poste ont trouvé que l'ancien tarif n'était pas proportionné au travail que les recommandations nécessitaient. Une autre raison qui a motivé l'augmentation a été le besoin d'établir, ce que le changement en question a eu l'effet de faire, un tarif uniforme non seulement pour toutes les catégories de correspondance dans l'intérieur du pays, mais aussi celles adressées à l'étranger, car la diversité des tarifs donnait lieu à plus ou moins de confusion lorsqu'il s'agissait d'établir le prix dont le paiement à l'avance était obligatoire.

3. Après l'augmentation du coût des recommandations le département adopta le 1er août 1889, un nouveau mode de distribution de lettres recommandées qui ne devaient être remises qu'en mains propres aux destinataires, autant que les circonstances le permettraient.

4. Les conditions à observer pour enregistrer une lettre ou toute autre objet sont définies dans les règlements de la poste.

5. Ces règlements défendent de déposer dans une boîte aux lettres ou autre réceptacle postal, la lettre (ou autre article) qui doit être enregistrée, mais exigent qu'on remette l'objet au fonctionnaire du bureau de poste qui en donnera un reçu dûment

timbré. L'administration des postes tient ensuite un registre de la marche de cette lettre d'un endroit à un autre, et on prend un reçu de la personne à laquelle on la livre.

NOMBRE DE LETTRES RECOMMANDEES.

M. WARD demande :

Combien de lettres recommandées ont été reçues et expédiées par le département des Postes au cours de la dernière année ?

L'hon. M. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) : Le nombre de lettres recommandées dans les bureaux de poste du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1906, est estimé à 7,745,000.

NAVIGATION D'HIVER A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN demande :

1. Les steamers "Lady Grey" et "Montcalm" sont-ils actuellement en service ? Dans l'affirmative, où, et quelle est la nature du service?
2. Est-ce l'intention du Gouvernement d'envoyer l'un de ces steamers ou les deux, et lequel, pour aider aux steamers "Stanley" et "Minto" à maintenir la communication d'hiver ?
3. Est-il vrai que les steamers "Lady Grey" doivent être envoyés aux îles de la Madeleine?

L'hon. M. BRODEUR :

1. (a) Non. (b) Oui entre Québec et l'île d'Anticosti qui, pendant les mois d'hiver, est dans un état d'isolement au point de vue de son courrier, de ses moyens de voyager et d'obtenir ses provisions.
2. Pas pour le présent.
3. L'intention du département est d'envoyer le "Montcalm" comme d'habitude dans le golfe Saint-Laurent pour donner des renseignements concernant l'état de la glace à l'ouverture de la navigation au printemps; le "Lady Grey" restera dans le district compris entre la Pointe-au-Père et Montréal pour aider à l'ouverture de la navigation et au nettoyage du chenal.

LA DRAGUE "W. S. FIELDING".

M. TAYLOR demande :

1. Quand a été voté le premier crédit applicable à la construction de la drague "W. S. Fielding"?
2. Où a-t-elle été construite ?
3. Quand sa construction en a-t-elle été commencée ?
4. Quand la drague a-t-elle été lancée ?
5. Quand a-t-elle été prête pour le service ?
6. Quand a-t-elle commencé à exécuter des travaux ?
7. Où a-t-elle été employée?
8. Quel était son coût quand elle a été complétée ?
9. Quels montants ont été dépensés depuis pour réparations et équipement ?
10. Quel a été le coût de son entretien et de son service depuis l'origine ?
11. Combien de verges ont été draguées ?
12. Où la drague est-elle maintenant ?
13. Quels arrangements ont été faits pour la prochaine saison ?

L'hon. M. L. P. BRODEUR :

1. En 1902.
2. A Sorel, P.Q.
3. Le 19 juillet 1902.
4. Le 19 avril 1904.
5. Le 19 septembre 1905.
6. Le 25 octobre 1905.
7. A Yarmouth et à Pictou, N.-E.
8. $450,314.
9. $10,399.75 jusqu'à la fin de l'exercice financier.
10. $15,315.75 jusqu'à la fin de l'exercice financier.
11. 83,440 verges cubes pendant le dernier exercice.
12. Pictou, N.-E.
13. A l'étude.

LA CATARACT POWER COMPANY ET LE CANAL WELLAND.

M. CLARE demande :

1. Quel volume d'eau la Cataract Power Company a-t-elle le droit de détourner du canal Welland pour les fins de force motrice?
2. Quelle partie de ce volume d'eau est actuellement utilisée à ces fins?
3. Est-il vrai que les navigateurs se plaignent que le courant causé par le détournement de ces eaux nuit à la navigation dans ledit canal?
4. Quel loyer est payé par la compagnie pour l'usage de ces eaux?
5. Une demande a-t-elle été faite pour obtenir le détournement d'un volume d'eau plus considérable du canal Welland, et qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire au sujet de cette demande?
6. La compagnie, ou quelque personne ou compagnie a-t-elle demandé l'autorisation de faire passer une partie de l'eau de la Grande-Rivière dans le canal Welland par le coursier d'alimentation de Dunnville, ou autrement, ou au moyen d'un canal de dérivation à partir de Welland ou de quelqu'autre point jusqu'à son propre canal?
7. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accorder à la Hamilton Cataract Company ou à toute autre compagnie le droit d'utiliser un volume d'eau additionnel provenant d'ailleurs pour servir au générateur de force motrice de la Hamilton Cataract Company aux chutes de Kew?

L'hon. M. H. R. EMMERSON :

1. 1,000 pieds par seconde.
2. La Cataract Power Company ne prend pas plus de 400 pieds cubes par seconde.
3. Le département ne connaît rien de ces plaintes. Les baux pourvoient amplement à la protection de la navigation, et les conditions en sont strictement observées.
4. $30 par année pour chaque pied cube de surplus par seconde.
5. Aucune demande n'a été faite pour obtenir le détournement d'un volume d'eau plus considérable du canal Welland.
6. Non.
7. Aucune demande de ce genre n'a été faite au département.

GREVES SUR CHEMINS DE FER.

M. CLARE demande :

1. Combien d'hommes sont employés sur les chemins de fer mus par la vapeur en Canada?
2. Combien d'hommes se sont mis en grève, chaque année, de 1903 à 1906, inclusivement?
3. Sur quels chemins de fer ces différends se sont-ils produits?
4. Quelles classes d'employés de chemins de fer ont été engagées dans ces différends, et quel nombre d'hommes dans chaque classe?
5. Combien d'hommes sont employés dans les houillères en Canada?
6. Combien d'hommes sont employés sur les chemins de fer électriques en Canada?

L'hon. M. R. LEMIEUX :

1. Autrefois le département des Chemins de fer ne recevait pas de statistiques du nombre d'employés sur les chemins de fer mus par la vapeur dans le Canada. Conséquemment ce renseignement ne peut être donné pour le moment, mais l'inauguration du nouveau système de statistique de chemins de fer va permettre d'avoir ce renseignement à l'avenir.
2. 693 hommes en 1903, 1,200 en 1904, 142 en 1905, 220 en 1906.
3. Le Quebec Southern, Pacifique-Canadien, Canada-Atlantique, Grand-Tronc et Dominion Atlantic.
4. Mécaniciens, conducteurs et serre-freins 351 ; cantonniers 412 ; fabricants de chaudières 200 ; machinistes et forgerons de chemins de fer 1,000 ; ouvriers de chemins de fer 192.
5. D'après le recensement de 1901, il y avait 14,426 personnes travaillant dans les houillères du Canada.
6. Même réponse qu'au numéro 1.

CANAL A L'ILE DE CAP-SABLE.

M. BLAIN demande :

1. Le canal construit à Clam-Point, île du Cap-Sable, avait-il pour objet de servir de refuge aux pêcheurs et autres?
2. Le Gouvernement sait-il que le lac auquel ce canal est supposé donner accès est plus élevé que la mer à marée basse, et qu'en conséquence, il est drainé par le canal?
3. Peut-on accéder par terre à ce canal sans passer sur des propriétés privées?

L'hon. M. BRODEUR :

1. Oui.
2. Le département n'a pas de renseignement sur ce point.
3. Oui.

LA DRAGUE " MONTAGUE ".

M. ALEX. MARTIN demande :

1. De combien d'hommes se compose l'équipage de la drague " Montague "?
2. Quel montant total de gages a été payé en 1906?
3. Quelles ont été les dépenses totales se rapportant à ladite drague en 1906?

L'hon. M. BRODEUR : (pour le ministre des Travaux publics) :

1. 12 hommes.
2. $3,235.52.
3. $23,380.62 y compris les paiements effectués sur la construction.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Copie de tous plans, rapports, correspondance, et documents concernant le naufrage de la goélette " Lena M. " près de White-Head (N.-E.), en août 1906.—M. Sinclair.

Etat indiquant le nombre d'immigrants arrivés au Canada au cours des derniers cinq ans qui ont été admis dans la milice canadienne, et combien d'entre eux ont été nommés à des emplois dans la milice.—M. Parent.

Copie du rapport concernant le choix et l'arpentage de 3,500,000 acres de terre dans le district de Peace-River, en Colombie-Anglaise, qui a été préparé d'après les explorations mentionnées par le ministre de l'Intérieur, le 7 février, dans la Chambre des communes.—M. Borden.

Copie de tous règlements soumis par le Gouvernement aux compagnies de steamers transatlantiques pour leur gouverne relativement à l'arrimage des produits périssables, ou à la température à maintenir dans les compartiments frigorifiques et à air frais, ou à la ventilation requise dans les compartiments ordinaires des marchandises.—M. Smith (Wentworth).

Etat indiquant quelle était la quantité d'animaux, instruments agricoles, grain, foin, racines et toutes autres espèces de nourriture pour le bétail et leur valeur au 1er décembre 1905 et 1906, respectivement, à la Ferme centrale d'expérimentation à Ottawa.—M. Jackson (Elgin).

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AUX COMMUNICATIONS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD AVEC LA TERRE FERME EN HIVER.

M. A. MARTIN (Queen, I.P.-E.) demande le dépôt de :

Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports et de toutes autres informations en possession du Gouvernement ou d'aucun de ses membres ou officier concernant les moyens de communication en hiver, et la construction d'un tunnel entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme du Canada.

Je n'ai pas à m'excuser, monsieur l'Orateur, de soumettre cette question à la Chambre. Ma province y a porté un intérêt plus grand que jamais en ces dernières années. Je veux la discuter sans esprit de parti et je crois que tout le monde devrait la discuter de la même manière. Je suis prêt, comme je l'ai toujours été, à étudier cette grande question qui touche à la prospérité présente et future de cette province comme en étant une au-dessus de tous les intérêts de parti. Il me sera peut-être nécessaire vu la pré-

sence de plusieurs nouveaux députés dans cette Chambre d'expliquer la situation que cette province occupait avant son union avec le Canada et de faire la comparaison avec la situation qu'elle occupe aujourd'hui.

Avant son entrée dans la confédération, l'île du Prince-Edouard était une province prospère. Elle gérait seule ses propres affaires et avec succès. Elle avait peu ou point de dettes. La seule dette qu'elle avait était celle contractée pour la construction d'un chemin de fer d'environ 200 milles ; à part cela, elle n'avait pas de dettes. Elle avait un tarif peu élevé de 12½ p. 100. Etant une province séparée, elle avait assez de revenus pour ses besoins et même plus qu'il ne lui en fallait. Elle avait un excellent système d'éducation. La législature avait voté un bill d'achat des terres, et la population croissait très rapidement. L'augmentation de la population de 1841 à 1871 a été de cent pour cent. En 1841, la population n'était que de 47,000 âmes. Trente ans plus tard elle était de 94,000 âmes, ce qui donnait une augmentation de cent pour cent dans les trente années avant la confédération. Notre commerce se faisait en grande partie avec l'Angleterre et les Etats-Unis, de même qu'avec les Antilles. Nous commercions sans doute très peu avec le Canada, parce que le Haut et le Bas-Canada achetaient très peu de l'île du Prince-Edouard à cette époque, et l'île du Prince-Edouard achetait peu d'eux. A son entrée dans la confédération, les choses ont changé d'aspect. Le commerce que nous faisions avec l'Angleterre cessa, parce que nous avons accordé une subvention à des lignes de steamers partant de Montréal, et d'autres ports du Canada qui font concurrence aux marchands de l'île du Prince-Edouard, ce qui fait que les marchandises qui, avant la confédération venaient directement à l'île du Prince-Edouard y arrivent maintenant par voie de Montréal et d'Halifax.

Bien que la province fût prospère et heureuse avant la confédération, il y avait cependant quelques questions auxquelles la population désirait apporter remède. Une de ces questions était celle des communications de l'île avec la terre ferme. Cependant lorsqu'on demanda à l'île du Prince-Edouard d'entrer dans la confédération en 1867, elle refusa et ne voulut pas s'unir à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, et aux provinces du Haut et du Bas-Canada, parce qu'elle était dans une situation différente de l'une ou l'autre de ces provinces, car nous étions une île et par conséquent séparés du reste du Canada. Nous avons pensé, et je crois que les événements ultérieurs nous ont donné raison, que nos intérêts comme île et comme province plus petite n'étaient pas entièrement indentiques aux intérêts des plus grandes provinces de l'ouest. Les faits nous ont donné raison. Mais on suggéra que si la province voulait s'unir au reste du Canada, on changerait en quelque sorte sa situation d'île en la reliant au réseau des chemins de fer du Canada. On inséra dans l'acte d'union une clause que la province et les pères de la confédération ont jugé suffisante pour garantir à l'île cette communication, mais toute personne qui a étudié quelque peu la question, doit admettre que cette condition n'a pas encore été remplie. La clause dont je parle est ainsi conçue :

> Le gouvernement du Canada prendra à sa charge et supportera tous les frais de l'établissement et l'entretien entre l'île et la terre ferme du Dominion, hiver comme été, d'un bon service par bateaux à vapeur pour le transport des dépêches postales et des passagers, mettant ainsi l'île en communication continue avec l'Intercolonial et le réseau des chemins de fer du Canada.

On a attaché beaucoup d'importance dans l'île à cette condition lors de l'entrée dans la confédération. On a cru que nous allions sortir de notre isolement, et j'ai devant moi des preuves à l'appui de cette assertion. Lorsque l'on proposa d'introduire cette clause dans l'acte d'union, on posa à l'un des chefs politiques d'alors, celui qui avait le plus contribué à fonder la confédération, sir Geo. Etienne Cartier, la question suivante : Etes-vous en état de remplir ces conditions ? Allez-vous les remplir ? La réponse de sir G. E. Cartier fut : Il n'y a rien d'impossible au Conseil privé du Canada ; ayez confiance en lui. Telles sont les paroles mémorables prononcées par sir Geo. Etienne Cartier à cette époque, mais ces paroles n'ont pas encore reçu leur exécution. J'espère que le jour n'est pas très éloigné où l'on remplira la promesse faite, sinon, l'île du Prince-Edouard fera entendre une voix que le parlement du Canada devra écouter.

Je n'ai pas besoin de dire, monsieur l'Orateur, que les conditions du contrat n'ont pas été remplies. Depuis trente-trois ans l'île du Prince-Edouard a été souvent pendant deux mois consécutifs, tous les deux ou trois ans, privée de toute communication avec le reste du Canada. L'île ne s'est pourtant pas lassée de se plaindre auprès du gouvernement actuel. Elle a commencé peu de temps après son entrée dans l'union. Ces plaintes ont continué et continuent encore. Le Gouvernement parait les avoir traitées très à la légère et avoir considéré comme peu sérieux l'engagement qui a été pris. Pour montrer la légèreté avec laquelle le Gouvernement a traité cette partie du pacte je dirai que le premier effort qu'il a fait pour en remplir les conditions a été d'acheter un navire en bois de seconde main appelé " Albert " qui n'était bon que pour transporter du charbon ou autre chose de ce genre, et qu'il a mis en service dans le détroit de Northumberland pour remplir les conditions de l'union. C'est s'en tirer à bon marché. Quelques années plus tard, on fit construire à Québec pour faire le service dans le fleuve Saint-Laurent un steamer appelé le " North-

ern Light". Ce steamer n'avait jamais été construit pour faire le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, mais on lui en fit faire l'essai, avec très peu de succès cependant. Les choses restèrent dans cet état pendant un certain nombre d'années jusqu'en 1888, alors que le gouvernement de l'époque, le gouvernement de sir John Macdonald, envoya un spécialiste en Norvège et en Suède pour y faire construire le steamer "Stanley", qui a rendu d'assez bons services, mais qui ne pouvait passer à travers la glace dans le printemps. On ajouta plus tard le "Minto" au "Stanley". Le "Minto" était un navire plus gros, mais, à mon avis, et de l'avis de plusieurs qui s'y connaissent, il n'était pas aussi fort que le "Stanley". Cet état de choses se continua pendant quelques années, et, comme je l'ai dit, ce ne fut pas faute de remontrances de la part de l'île du Prince-Edouard.

En 1881, la législature de l'île du Prince-Edouard adopta une adresse conjointe. En 1883, le conseil exécutif adressa une minute au parlement fédéral. En 1884, la législature adressa une autre pétition conjointe au parlement fédéral dans laquelle elle demandait des dommages de $5,000,000 au Canada pour n'avoir pas rempli les conditions de l'union. En 1885, 2ème minute du conseil et nouvelle adresse conjointe à Sa Majesté la reine. Au sujet de cette dernière adresse, j'ai ici un extrait d'une dépêche du comte de Granville alors secrétaire d'Etat pour les colonies, à lord Lansdowne, alors gouverneur général du Canada. La dépêche portait la date du 30 mars 1886. Le comte de Granville y dit :

"Il paraît y avoir raison de douter qu'une communication satisfaisante par steamer puisse être maintenue régulièrement tout le long de l'année, ce qui augmente l'importance de donner au projet d'un tunnel métallique une étude complète, et s'il est réalisable, une attention favorable de la part du gouvernement du Canada.

Plus loin :

L'établissement d'une communication constante et rapide par chemin de fer serait d'un grand avantage à la province et au Canada, et je supposerais que le développement du trafic sur le chemin de fer de l'île et des ressources de la province en général compenseraient immédiatement pour la dépense.

Telles sont les vues du comte de Granville, un homme d'expérience universelle, et je les recommande au premier ministre. Voici comment le comte de Granville termine les conseils qu'il donnait au gouvernement canadien à cette époque :

"Ce serait à l'honneur du gouvernement canadien si, après avoir relié la Colombie-Anglaise avec les provinces de l'ouest au moyen du chemin de fer canadien du Pacifique, il pouvait compléter son œuvre en y reliant l'île du Prince-Edouard au réseau des chemins de fer du Canada".

En réponse à cette dépêche, le Gouvernement a, en 1886, fait construire le "Stanley" qui était un pas dans la bonne voie, mais qui n'a pas réussi. La législature et la population de l'île du Prince-Edouard n'étaient pas épuisées après toutes les remontrances qu'elles avaient faites au gouvernement fédéral. En 1886, une délégation de l'île du Prince-Edouard traversa en Angleterre, et en 1901, comme le premier ministre s'en souvient, une délégation est venue à Ottawa. La province connaît par une expérience bien sensible le grand tort que lui fait subir l'inexécution des conditions contenues dans l'acte d'union, et elle ne cessera son agitation tant que le parlement du Canada n'aura pas rempli les conditions de l'engagement qu'il a pris envers l'île il y a trente-trois ans. Le parlement du Canada et le pays en général occupent une position trop élevée, pour que, dans le seul but d'économiser quelques millions de dollors, il refusent de remplir les conditions de l'engagement d'un contrat sacré passé il y a trente-trois ans. On dira peut-être qu'il ne s'agit que d'une petite province d'un peu plus de 100,000 âmes. Mais si l'on doit s'autoriser de cela, je rappellerai à cette Chambre ce que l'on a fait ailleurs pour des peuples moins nombreux. La guerre sud-africaine a été entreprise pour la protection, non pas de 100,000 sujets anglais, mais de moins de 50,000, dont on violait les droits, et l'empire anglais, y compris le Canada, envoya des soldats et de l'argent ; on dépensa des millions et des millions de dollars pour protéger les droits d'un nombre moindre de sujets anglais qu'il y en a aujourd'hui dans l'île du Prince-Edouard.

Je pourrais aussi citer l'exemple de ce qui s'est passé à l'occasion de notre rebellion du Nord-Ouest. Ce n'étaient pas les droits de 100,000 personnes qui étaient menacés alors, car il y a plus de monde dans deux ou trois cantons de ma province qu'il n'y avait de blancs dans les territoires du Nord-Ouest en 1888. Je me rappelle que le premier ministre d'aujourd'hui s'est levé dans la Chambre pour blâmer le Gouvernement d'alors de n'avoir pas accordé leurs droits à ces quelques blancs. Il accusa la Gouvernement d'être responsable de l'insurrection parce que, comme il le disait, ils avaient présenté pendant six années de suite des pétitions au parlement du Canada et n'avaient pas obtenu justice. Il défendit la conduite que ces personnes avaient tenue parce que le Gouvernement n'avait pas écouté leurs demandes. Je dis donc à l'honorable premier ministre que la province de l'île du Prince-Edouard se présente à Ottawa depuis trente-trois ans, et s'il a pu donner raison aux rebelles du Nord-Ouest d'avoir eu recours aux armes parce qu'on a refusé pendant six ans de leur rendre justice, que pourrait-on dire de l'île du Prince-Edouard qui tente vainement d'obtenir de ce Parlement ce qui lui a été promis par l'acte d'union ?

Or, que demande l'île du Prince-Edouard? Cette île souffre de deux ou trois désavan-

tages sérieux. Le premier dont je veux parler est celui que nos communications avec le monde du dehors sont soumises à ce que nous appelons les trois tarifs petit parcours. Je vais vous donner une explication. Par exemple on peut faire venir de 1,000 milles dans l'ouest jusqu'à Halifax un wagon chargé de farine pour moins que le prix que l'on est obligé de payer dans l'île du Prince-Edouard pour expédier un wagon chargé d'avoine à 200 milles de son lieu de production. Je ne me plains pas des tarifs que l'on accorde aux gens de l'Ouest ; je crois qu'ils ont droit de les avoir ; mais s'il est juste que les produits de l'Ouest soient transportés à 1,800 milles de distance au taux de $65 par wagon, nous devons avoir le droit de faire transporter nos produits à un prix beaucoup moindre sur un parcours de 200 ou 300 milles.

Je vais vous donner un autre exemple de ce qui se passe aujourd'hui. Un habitant de l'île du Prince-Edouard qui désire par exemple aller à Saint-Jean, N.-B., à 140 ou 150 milles de distance est obligé de payer $20 pour le voyage d'aller et retour, tandis qu'en été il peut faire le même voyage pour environ $9. Ceux qui vont travailler aux récoltes peuvent aller de l'île du Prince-Edouard jusqu'à Edmonton pour environ la moitié du prix qu'un marchand est obligé de payer pour aller à Saint-Jean, N.-B. Nous voulons que ces trois tarifs de petit parcours soient abolis, afin que l'expéditeur de l'île du Prince-Edouard n'ait pas plus à payer que s'il habitait une autre partie du Canada. Cela a été fait dans d'autres parties du pays. On me dit qu'on l'a fait dans le Cap-Breton et pour l'île de Vancouver, une petite île qui n'a pas la moitié de la population de l'île du Prince-Edouard.

Lorsque le gouvernement canadien nous a promis de nous mettre en communication permanente avec le réseau des chemins de fer du Canada, devait-on supposer que l'on ne nous mettrait pas sur un pied d'égalité avec les autres parties du pays, mais que nous serions obligés de payer trois fois plus pour nos transports par chemin de fer ? Je dis que ce n'est pas ce qui a été compris lors de l'union. On me répond que nous avons une commission chargée de réglementer les tarif des chemins de fer, mais le Gouvernement qui place tous les chemins de fer du Canada sous la juridiction de cette commission, ne veut pas, pour une raison ou pour une autre, se confier à elle pour fixer les tarifs sur son propre chemin de fer. Ce chemin est sacré. Seul le ministre des Chemins de fer et des Canaux a le droit d'en élever ou abaisser les taux de transport suivant qu'il le juge à propos. Je suis certain que si l'on permettait à la commission de faire une enquête dans les tarifs de l'Intercolonial, l'état de choses dont j'ai parlé ne continuerait pas à exister deux mois.

La deuxième promesse dont nous demandons l'exécution est celle qu'on nous a faite il y a quelques années. On a parlé d'un tunnel. On ne construit pas des tunnels en une journée ni en quelques années. Dans l'intervalle on nous a promis un troisième bateau, mais la promesse n'a pas été tenue. Le ministre nous dit qu'il est arrivé à la conclusion d'en faire construire un autre, mais pendant que l'on travaille à sa construction, nous voudrions voir le Gouvernement mettre à exécution les projets dont parlait l'honorable premier ministre dans une lettre adressée à l'île du Prince-Edouard en 1891. Je ne dirai pas que c'était un truc électoral, bien qu'elle ait pu avoir été écrite à la veille d'une élection. J'en donne lecture pour demander avec instance que l'on obtienne des données supplémentaires sur le coût d'un tunnel, pendant que l'on construit ce troisième navire. Le gouvernement précédent avait fait faire une étude assez complète du terrain, et si le gouvernement avec ses ressources limitées, dont le budget annuel n'était que de $40,000,000 tandis qu'il est le double aujourd'hui, a entrepris de faire faire ces études de terrain, je crois que le gouvernement actuel devrait aller plus loin et remplir la promesse faite par le premier ministre en 1891. Voici une lettre adressée à M. D. B. Higgs, de Charlottetown (I.P.-E.) :

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 2 février courant. J'ai beaucoup de peine à comprendre qu'il soit nécessaire d'exprimer une opinion concernant la construction d'un tunnel pour relier l'île du Prince-Edouard à la terre ferme.

Quiconque a porté quelque attention aux circonstances et aux obligations qu'impose l'entrée de l'île dans la confédération admettra que ce tunnel doit être construit si le projet est raisonnablement réalisable. La première démarche est d'obtenir le coût de l'entreprise basé sur des études exactes. Je regrette que le projet n'ait pas été mis plus tôt à exécution.

Ceci date de quinze ans passés et tout ce que j'ai à en dire est que je souhaiterais que le premier ministre le mît à exécution. On fonda les plus belles espérances sur la construction du "Minto" ; on crut que le problème était résolu, mais le premier hiver vint briser cette illusion. Pendant que se construit le troisième bateau, le Gouvernement devrait faire faire une estimation du coût du tunnel, au cas ou ce bateau faillirait. J'ai ici une lettre de sir Douglas Fox, qui pratiqua les forages sous le détroit il y a quelques années. Il était ingénieur pratiquant et écrivit, l'automne dernier, en ces termes au R. P. Burke, dans ma province :

Londres, 14 novembre 1906.

Au révérend Monsieur A. E. Burke,
Alberta, (I.P.-E.), Canada,

Cher M. Burke,—J'ai reçu votre lettre du 28 dernier.

Depuis que j'ai fait un rapport sur le tunnel projeté, on a inauguré des méthodes perfectionnées qui réduisent le coût des travaux, et je suis presque convaincu que si le projet nous

était de nouveau soumis régulièrement, nous pourrions suggérer des moyens de construction qui réduiraient considérablement le coût du tunnel entre l'île et la terre ferme.

Votre bien dévoué,

DOUGLAS FOX.

On demandera peut-être quelle sera la longueur de ce tunnel ? Pensez-vous qu'on peut construire un tunnel de 30 milles de longueur sous la mer ? Non, la distance entre les deux points d'atterrissage est de six milles et demi, et de pas plus de huit milles y compris les avenues. M. Haney et d'autres offrirent, il y a quelques années, de construire ce tunnel pour un million de piastres par mille. Aujourd'hui, les moyens de construction perfectionnés réduiraient ce chiffre de 40 p. 100, c'est-à-dire que le tunnel pourrait être construit aujourd'hui pour $6,000,000, au plus $8,000,000. De sorte que l'entreprise coûterait moins cher de nos jours qu'il y a quelques années passées. Le tunnel sous la rivière Hudson a été commencé il y a vingt-cinq ans. Au bout de vingt-cinq ans, ce travail qui mesurait 6 milles ½ dut être abandonné, mais un ingénieur anglais qui avait inventé certains perfectionnements pour construire les tunnels, entreprit il y a quelques années d'exécuter le projet et il a réussi. Dès que cette première entreprise eut été terminée, les Américains en ont commencé une autre en sens parallèle. Voici un extrait au sujet de ce tunnel sous la rivière Hudson :

Progrès accomplis sur les travaux du tunnel sous la rivière Hudson pour la compagnie de chemin de fer New-York et New-Jersey.

Je cite l'" Engineering News ", de New-York, daté du 10 novembre 1904, pages 240 et 241 :

Ce tunnel fut commencé il y a vingt-cinq ans et les travaux furent abandonnés en 1890, lorsqu'une nouvelle tentative fut faite pour terminer l'entreprise, qui dut être définitivement abandonnée. L'ingénieur de la compagnie prit la direction des travaux en 1903 et la partie sous-marine du tunnel sur le côté nord est maintenant terminée, tandis que les travaux sur le côté sud, qui avaient à peine été touchés, avancent rapidement. Entre les mois de mars et novembre, 2,500 pieds du tunnel avaient été percés et à ce moment l'écluse à air était à 900 pieds en arrière du bouclier pneumatique, laissant une longueur de 1,600 pieds du tunnel qui n'était pas sous la pression pneumatique. Le bouclier mesure 17 pieds de diamètre et est poussé en avant par l'action de seize vérins hydrauliques, de 8 pouces de diamètre chacun, capables de résister à une pression de 5,000 livres au pouce carré, mais la pression normale n'est que de 3,500 livres au pouce carré. Le bouclier, toutes ouvertures fermées, était poussé en avant dans la terre molle, se dégageant de la boue au fur et à mesure qu'il avançait. Ce mouvement de forage en avant s'opérait à raison de 16 pieds en moyenne pour chaque journée de huit heures ce qui représente la pose à demeure de huit cercles boulonnés formés de neuf segments. La pression de l'air était de 28 livres au pouce carré et la vase au-dessus du tunnel mesurait 25 pieds de profondeur.

C'est un tunnel qui mesure à peu près la même longueur que celui que nous nous sommes engagés à construire pour exécuter nos conventions avec l'île du Prince-Edouard.

Je ne retiendrai pas plus longtemps la Chambre, car d'autres honorables députés désirent porter la parole sur ce sujet. J'ajouterai que la Chambre et le pays s'intéressent plus que jamais à ce projet. J'oserais dire que si la question était laissée à un vote de la Chambre la construction du tunnel serait décidée à une forte majorité des voix. Des assemblées publiques ont été tenues dans la province de l'île du Prince-Edouard, les chambres de commerce des Provinces maritimes ont adopté des résolutions favorables au projet et le temps est certainement arrivé ou nous devrions soulager l'île du Prince-Edouard de ce grand désavantage. L'île voit chaque jour sa population diminuer à cause de son état actuel de réclusion. Il est facile de calculer qu'au bas mot, la population perd chaque année $2 par tête, soit environ $200,000 par le manque de communications régulières avec la terre ferme. Dans dix ans, la population a diminué de 18,000 âmes. On parcourt l'univers pour amener des immigrants au Canada et on nous dit que chacun d'eux vaut $1,000 à l'actif national. Eh ! bien, l'île du Prince-Edouard a perdu dans ces dix dernières années 18,000 habitants. Combien ce chiffre représente-t-il à raison de $1,000 chacun ? Si le doukhobor vaut $1,000, l'insulaire de l'île du Prince-Edouard doit valoir $5,000 au moins. Je crois qu'il faut dire $5,000. Mais prenons seulement $1,000 chacun ; c'est dire que l'île du Prince-Edouard a perdu $18,000,000 depuis dix ans, c'est-à-dire le prix de deux tunnels. Le Gouvernement aura de la difficulté à répondre à cette grave accusation. J'ai une autre accusation à porter. Malgré les progrès que nous faisions avant d'entrer dans la confédération et les beaux encouragements qu'on nous a donnés pour nous décider à en faire partie, nous avons rétrogradé au lieu d'avancer. Pour montrer les belles perspectives qu'on a fait miroiter à nos yeux pour nous faire entrer dans la confédération, permettez que je cite un extrait du discours du lieutenant-gouverneur de l'île du Prince-Edouard en 1873. C'est le plus beau discours qui ait jamais été inspiré à un gouverneur. Il peignait sous les couleurs les plus brillantes l'ère de prospérité qui devait valoir à l'île son entrée dans l'union.

La population devait atteindre 400,000 âmes en peu d'années. Où est-elle? Je suppose qu'elle a émigré quelque part entre le Texas et la Californie. Nous l'avons toute perdue. Il est temps d'arrêter cette dépopulation, et nous voulons que le Gouvernement, qui a les moyens à sa disposition, la fasse cesser. Une dépense de six ou huit millions de piastres n'est qu'une bagatelle. Le Canada se lance dans de vastes entreprises et l'île du Prince-Edouard est toujours prête à contribuer sa cote part.

L'île du Prince-Edouard paiera sa cote part de l'entreprise du Transcontinental, bien que ce chemin de fer ne lui sera d'aucun avantage pratique. Cette ligne coûtera $150,000,000 à part $5,000,000 pour le pont de Québec. Une autre entreprise s'annonce : la construction du canal de la baie Georgienne, c'est-à-dire, $100,000,000 de plus.

J'ai aussi un extrait de journal annonçant qu'un tunnel sera creusé sous le canal Lachine. Et quelle sera l'utilité de ce tunnel ? uniquement pour éviter le bruit d'une sirène à vapeur. Les gens sont devenus si délicats dans ce voisinage qu'ils ne peuvent endurer le bruit d'un sifflet à vapeur, et il leur faut un tunnel pour obvier à cet inconvénient. Je crois que nous avons bien d'autres raisons que le bruit d'une sirène pour demander un tunnel dans l'île du Prince-Edouard.

Le gouvernement fédéral dépense aussi beaucoup d'argent dans l'Ouest. Les communications sont établies régulièrement l'année durante par bateaux entre l'île Vancouver et la terre ferme. Que demande maintenant la population à cet endroit ? Rien moins qu'un chemin de fer entre l'île et la terre ferme. Le premier ministre McBride a lancé l'idée, et à cause de cela il a été réélu comme chef du gouvernement à une forte majorité. Toutes ces grandes entreprises se réalisent au Canada et vous n'entendez jamais l'île du Prince-Edouard les désapprouver. L'île du Prince-Edouard a une ferme confiance en l'avenir du Canada et ne critique pas les dépenses légitimes pour les entreprises nécessaires. Elle n'hésite pas non plus à supporter loyalement sa part du fardeau, mais elle croit que le Gouvernement ne devrait pas la négliger et dépenser ces fortes sommes dans toutes les autres parties du pays seulement.

M. J. J. HUGHES (King) : Monsieur l'Orateur, le sujet qui occupe en ce moment l'attention de la Chambre....

M. A. A. LEFURGEY (Prince) : Monsieur l'Orateur, ayant appuyé la résolution...

M. L'ORATEUR : L'honorable député de King's (M. J. J. Hughes) a la parole.

M. LEFURGEY : A titre de coproposant n'ai-je pas de droit à la parole ?

M. L'ORATEUR : J'ai donné lecture de la motion qui ne portait pas la signature d'un coproposant.

M. A. MARTIN : J'ai moi-même nommé l'honorable député qui l'appuyait.

M. J. J. HUGHES : Le sujet qui occupe l'attention de la Chambre...

M. LEFURGEY : Dois-je admettre, monsieur l'Orateur, que vous avez décidé...

M. L'ORATEUR : J'ai donné la parole à l'honorable député de King.

M. J. J. HUGHES... fait partie en réalité de la question du transport, une des plus



importantes que le Gouvernement, le Parlement et le pays ont à régler, et c'est à ce point de vue que je veux le traiter. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de personnes à la Chambre qui aient les aptitudes voulues pour traiter d'une façon intelligente le sujet du transport sous ses différents aspects. Nous pourrions peut-être obtenir de meilleurs résultats si les honorables députés, en discutant cette question, s'en tenaient strictement aux détails qui leur sont familiers et aux lieux qui leur sont connus. C'est plutôt pour cette raison que par indifférence à l'importance de la question principale, que je restreindrai mes remarques à l'île du Prince-Edouard et aux Provinces maritimes.

Plusieurs années avant et pendant quelques années après la confédération des colonies canadiennes, la principale occupation des habitants de l'île du Prince-Edouard était la construction des navires en bois et la culture de l'avoine pour le marché anglais. Chaque automne, nous chargions un grand nombre de navires que nous envoyions en Angleterre où, règle générale, nous vendions navires et cargaisons à bon profit. Quelques fois les navires ramenaient des cargaisons de marchandises étrangères. De fait, il y avait des lignes régulières de voiliers transportant l'avoine en Angleterre et en rapportant des marchandises pour l'île du Prince-Edouard. Dans le cours des années, toutefois, la vente des navires en bois diminua et pour une raison ou pour une autre le prix de l'avoine tomba sur le marché anglais. En outre, nos champs ne donnèrent plus le même rendement. Dans ces circonstances, et vu les transformations qui s'opéraient graduellement sous le régime fédératif, nous dûmes nous livrer à d'autres occupations. Nous tentèrent les cultures mixtes pour lesquelles notre sol semblait admirablement adapté. Nous dûmes nous occuper de l'amélioration de nos pêcheries, et surveiller nos marchés avec les provinces, qui deviennent chaque année de plus en plus importants. Depuis quelques années, les villes minières et industrielles de Sydney et de Glace-Bay ont grandi et seraient, avec Halifax, un marché pour l'écoulement du surplus de notre production, si seulement nous pouvions les atteindre dans des conditions légitimes et raisonnables, mais c'est ce que nous ne pouvons pas faire. Ces marchés nous sont fermés pendant quatre ou cinq mois de l'année et nous sont accessibles, avec beaucoup d'inconvénients, pendant les autres mois. Ils sont cependant ouverts l'année durante aux cultivateurs de l'ouest des provinces de Québec et d'Ontario.

Il faut se rappeler que nous avons deux industries seulement dans l'île du Prince-Edouard. Nous n'avons ni mines ni minéraux, ni terres publiques, ni forêts de valeur. Nous avons deux industries et deux industries seulement : l'agriculture et la pêche. Si nous ne pouvons expédier les produits de nos terres et de nos pêcheries sur les

marchés du Canada et des Etats-Unis dans un état convenable et à des prix de transport proportionnés au volume du trafic, nous sommes simplement incapables de commercer. Je répète que c'est ce que nous ne pouvons faire dans les circonstances présentes.

C'est en deux mots toute notre histoire Je vais m'expliquer par un exemple : Le boucher ou vendeur de viande dans la province d'Ontario, par exemple, est à même de placer sa marchandise, viande, volaille ou autres produits périssables, sur un wagon frigorifique construit selon les règles de l'art. Quand le wagon est chargé, il le ferme à clef et l'envoie à destination, disons à Sydney, à un prix réduit de transport. Ces marchandises ne souffrent pas du transbordement ou de maniements quelconques tant qu'elles n'ont pas atteint leur destination, alors qu'elles sont aussi fraîches qu'elles étaient au moment du départ.

Le boucher ou commerçant de viande de l'île du Prince-Edouard n'a pas les mêmes avantages. Il place ses viandes, volailles ou autres produits périssables de sa ferme sur un wagon du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. un wagon qui n'est pas construit pour ce genre de transport et qui n'est pas toujours des plus propres. Un premier transbordement s'opère du wagon au bateau, où ces marchandises sont entassées avec le reste des marchandises, mêlées au foin peut-être ou autres produits semblables, et probablement à côté des chaudières où la température est élevée. Un deuxième transbordement s'opère sur un wagon de l'Intercolonial et, pour dire la vérité, quand ces marchandises arrivent à destination, disons à Sydney, elle sont invendables. Le tarif de transport, dit-on, est plus élevé qu'à venir d'Ontario à cause des deux transbordements et des trois courtes étapes! Mais ce n'est pas tant le tarif de transport que la détérioration des produits en transit qui effectent les insulaires et les empêchent de soutenir la concurrence. Naturellement nous n'avons pas la prétention de lutter contre les cultivateurs des provinces de Québec et d'Ontario sur les marchés de Montréal, d'Ottawa, de Toronto et d'Hamilton, mais nous voulons soutenir contre eux la concurrence à Sydney, à Glace-Bay et à Halifax, qui sont à nos portes.

Le marché au poisson présente un état de choses pire encore, si possible, que celui que nous offre le marché aux viandes et autres produits semblables de la ferme. Le marchand de poissons de Canso, d'Halifax ou autres endroits dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick situés sur le parcours du chemin de fer peut charger ses produits sur un wagon réfrigérant, et les expédier directement à Montréal, Toronto, Hamilton, New-York ou Boston, partout enfin où la demande l'exige. Il a la certitude de trois choses : premièrement, que son poisson arrivera à destination dans un temps raisonnable ; deuxièmement, qu'il arrivera en bon état ; troisièmement, que le consignataire paiera le transport.

Qu'arrive-t-il pour le marchand de l'île du Prince-Edouard ? N'oublions pas que le poisson est une des deux seules denrées qui constituent le commerce d'exportation de l'île. Comme premier désavantage, l'expéditeur de l'île du Prince-Edouard doit payer le transport, puis il le paie beaucoup plus cher que son confrère de la terre ferme ; et le risque des retards est si grand et celui de la détérioration si précaire, que le gouvernement refuse de prendre le risque de transporter ces marchandises. Comment voulez-vous alors que le marchand prenne le risque non seulement du transport, mais le risque des premiers déboursés ? Il est impossible de faire du commerce dans ces conditions.

Je n'ai qu'à citer ces faits à l'attention des hommes d'affaires de la Chambre ou à l'attention de quiconque en cette enceinte veut se donner la peine d'y réfléchir pour obtenir son concours à l'appui de la proposition qu'il est impossible de faire du commerce dans de telles conditions. Ce n'est pas un tableau de fantaisie que je viens de faire ; j'ai cité les faits dépourvus de toute exagération. Je sais ce que je dis, car j'ai eu à souffrir moi-même de ces désavantages dans une petite entreprise que j'ai tentée dans le commerce du poisson.

Telles sont les conditions, monsieur l'Orateur, qui ont donné lieu à l'agitation tendant à obtenir des bacs transbordeurs pour les wagons, ou un tunnel ou des moyens de communication quelconques qui feront disparaître ces inconvénients. D'aucuns peuvent penser, je crains, en effet, que la députation ne pense que les insulaires de là-bas sont difficiles à contenter, et que leurs représentants abusent par trop des instants de la Chambre à discuter ces questions. Monsieur, vous ne trouverez pas 100,000 autres Canadiens placés dans les mêmes circonstances qui ne feront pas beaucoup plus d'agitation que nous en faisons. Dix mille personnes feraient probablement beaucoup plus de tapage que nous sur une question du même genre. Nous serions indignes du nom de Canadiens si nous ne nous efforcions de faire disparaître ces désavantages et désagréments qui nous accablent. J'ai la certitude que quand le peuple du Canada, que quand les six millions de Canadiens qui habitent les autres provinces auront pris la peine d'étudier cette question, ils feront tout ce qui leur sera raisonnablement permis de faire pour mettre la province de l'île du Prince-Edouard en état de faire du commerce en concurrence avec le reste du pays.

Monsieur l'Orateur, cette question d'un tunnel est vaste et importante, mais pas tellement que nous devons nous en effrayer. Avec les progrès constants qui s'opèrent dans le génie civil, avec l'expérience nouvelle qu'on a acquise dans toutes les parties du monde pour creuser des tunnels sous l'eau, rien ne peut nous faire croire que nous n'avons ni le génie ni les moyens pé-

cuniaires pour creuser un tunnel entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard. Bien au contraire. Je sais que c'est une entreprise dans laquelle nous ne pouvons nous lancer immédiatement ; nous ne pouvons l'attaquer qu'après avoir fait faire de sérieuses études et un rapport exact. C'est ce que le Gouvernement devrait faire, à mon sens, et il devrait le faire le plus tôt possible. Le Gouvernement a à son service, en ce moment, une personne qui, d'après moi et, je crois, d'après l'opinion générale, est absolument habile à faire ce travail, je veux dire le sous-ministre actuel des Chemins de fer et Canaux. Ces travaux préparatoires coûteraient peu et contiendraient les renseignements nécessaires à la discussion intelligente de la question. Vu l'expansion, la prospérité et le progrès du pays, je crois que cette entreprise est très compatible avec notre énergie et nos ressources.

J'ai pris la peine d'étudier les creusements de tunnels dans d'autres pays et de me renseigner généralement sur ce sujet. Je m'abstiendrai de parler des tunnels à New-York sous la rivière de l'Est, et sous Long-Island et sous la rivière du Nord, par lesquels tous les convois du réseau de chemins de fer de la Pennsylvanie pénètrent au centre de Brooklyn et de New-York ; je m'abstiendrai d'en parler, parce que les Etats-Unis sont un pays fabuleusement riche, que leur commerce est phénoménal et leur population énorme; parce que la richesse et la population de New-York même sont considérables.

Mais on creuse des tunnels partout dans l'univers, où la richesse et la population ne sont pas à comparer avec celles des Etas-Unis. L'année dernière encore, j'ai remarqué que la confédération suisse avait entrepris la construction d'un tunnel qui doit la relier à l'Italie, je crois, et qui s'appelle le Simplon. C'est un projet international, bien que c'est la Suisse qui en a entrepris seule la construction. J'ai obtenu des renseignements à ce sujet par l'entremise du bureau du haut commissaire canadien à Londres. La rapport complet de l'ingénieur chargé de l'exécution des travaux accompagnait la lettre que j'ai reçue, mais comme il était imprimé en français et en allemand, il me fût de peu d'utilité. La lettre toutefois était écrite en anglais. Je pourrai déposer ce rapport sur demande, mais voici le lettre que j'ai reçue du bureau du haut commissaire :

Cher Monsieur,—Relativement à votre lettre du 15 novembre, au sujet de la construction d'un tunnel pour un chemin de fer sous le Leotsschberg, dans l'oberland de Berne, je prends la liberté aujourd'hui de vous communiquer les renseignements suivants qui m'ont été fournis par le ministère des chemins de fer du gouvernement fédéral suisse.

Les travaux préliminaires de percement du tunnel sous le Leotsschberg, long de 13,735 mètres, ont été commencés le 15 octobre dernier. . .

M. J. J. HUGHES

Mettez les mètres en mesure anglaise et vous avez, si je ne me trompe, 8.07 milles. Le mètre mesure 39.3 pouces.

. . . L'entreprise du chemin de fer entre Frutigen et Brigue, a été adjugée en entier à un syndicat français, composé de MM. Félix Allard, Léon Chagnaud, Louis Coiseau, Abel Couvreux, Jules Dollfuss, Alexis Duparchy et Louis Wiriot. Le coût de l'entreprise est de 74,000,000 de franc (£2,960,000), dont la moitié est destinée au percement du tunnel. Les expropriations, les installations électriques et l'outillage ne sont pas compris.

D'après les stipulations du contrat, les percements mécaniques dans le corridor principale doivent être commencés dans les cinq mois après l'acquisition du terrain aux ouvertures des extrémités. A partir de ce moment, qui doit être fixé par protocole, les espaces de temps suivants sont accordés.

Quatre ans et demi pour compléter le tunnel et les remblais d'accès aux deux bouts et les travaux de surface; six mois plus tard, toute la ligne devra être livrée au trafic. L'entreprise doit donc être complétée pour le printemps de 1912.

La ligne sera actionnée par l'électricité. La source de transmission n'a pas encore été déterminée, mais il est entendu que le " kanderwerk " fournira la force motrice sur le côté nord du tunnel, et le " Lonzawerk " au côté sud.

Le coût de la construction de toute l'entreprise du chemin de fer, long de 58,775 mètres, est approximativement 82,000,000 de francs (£3,320,000). Je vous renvoie au rapport ci-joint de l'ingénieur en chef, M. Zollinger, et du conseil général d'administration du ministère fédéral des chemins de fer suisses au sujet des dépenses possibles d'exploitation de la ligne.

Aucun plan de ventilation n'a encore été arrêté. Aux termes du contrat, les appareils sont supposés être installés aux deux extrémités du tunnel, de façon à pouvoir s'en servir plus tard et aussi pour leur emploi quand la ligne sera achevée.

Votre dévoué,
LE MINISTRE SUISSE.
Par Probst,
Secrétaire de la légation.

Ce tunnel mesure à peu près la même longueur que celui qui relierait la terre ferme à l'île du Prince-Edouard et celui-ci coûterait, je suppose, à peu près la même somme d'argent. Je tiens surtout à faire remarquer à la Chambre que c'est le gouvernement de la Suisse, le gouvernement d'un petit pays de 3,315,000 habitants, la moitié de la population du Canada, qui a entrepris la construction de ce tunnel. Le revenu total de ce petit pays est d'environ 115,000,000 de francs ou $23,073,000, c'est-à-dire, le tiers de nos recettes. Ce qui plus est, la population et le revenu de la Suisse sont stationnaires, tandis que les nôtres augmentent rapidement. Ce que le peuple suisse peut entreprendre dans ce genre ne doit pas pouvoir effrayer le peuple canadien. Je suppose peut-être que c'est l'unique grande entreprise que poursuit le gouvernement suisse, tandis que nous en conduisons

plusieurs à la fois. Nous sommes à construire le Transcontinental et nous entreprendrons peut-être bientôt la construction du canal de la baie Georgienne, travail colossal.

Mais pendant que ces grands travaux se poursuivent ou sont à l'étude, il ne faut pas négliger entièrement de mettre la population de l'île du Prince-Edouard en communication avec la terre ferme et l'empêcher de faire du commerce et de pourvoir à sa subsistance. Tant que nous ferons partie de la confédération, nous devrons nécessairement contribuer notre cote part aux grandes entreprises publiques qui se font dans les autres provinces, et qui ne nous sont d'aucun bénéfice immédiat. Elles nous sont même de peu d'avantage indirectement, et ne nous apporteraient quelque profit qu'à la condition de pouvoir pénétrer sur les marchés du dehors avec nos produits. J'ai entendu dire l'autre jour à l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), en parlant de la question des pêcheries relativement au différend qui existe entre Terre-Neuve et les Etats-Unis, qu'il espérait voir dans quelques années le peuple canadien indépendant des Etats-Unis sous le rapport des marchés pour la vente de notre poisson ; que les Provinces maritimes trouveraient ces marchés dans les villes qui surgissent dans l'Ouest canadien et dans le Manitoba. J'espère que les espérances de l'honorable premier ministre ne seront pas déçues et je sais qu'elles se réaliseront en partie, mais à moins que nous ayons de meilleures communications que celles que nous avons eu depuis la confédération, je crains que ces nouveaux marchés ne nous soient de peu d'utilité. Nous serions forcés de regarder docilement défiler le cortège de nos concurrents, parce que nous ne pourrions nous joindre à eux dans des conditions favorables, dans des conditions tout au moins qui nous permettraient de soutenir la lutte contre les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Il faut mettre fin à cet état de choses. Il faut nécessairement apporter un changement, en attendant que le Gouvernement ait donné un tunnel ou des bacs transbordeurs. Ce dernier plan est à mon avis impraticable. Si le temps et les circonstances le permettaient, je pourrais justifier cette déclaration par diverses raisons, mais cela est inutile pour le moment.

D'après l'expérience des autres nations, nous avons toute raison de croire que le tunnel est praticable. C'est simplement une question d'argent, et je prétends que le Gouvernement devrait faire préparer un rapport exact, le meilleur rapport possible sur le coût de la construction et de l'entretien de ce tunnel, et laisser ensuite le peuple décider de la question. Je dis que le Gouvernement recevrait l'appui du public et l'adhésion du Parlement s'il en venait à cette décision. J'approuverais de soumettre la question au Parlement et au peuple et je m'en rapporterais entièrement à leur verdict.

Il faut toutefois apporter un remède dans l'intervalle, car on ne laisse pas saigner un blessé à mort. Le seul moyen est de faire construire un autre bateau, un bateau plus fort que ceux que nous avons à présent, un bateau construit avec toutes les améliorations que peuvent suggérer au Gouvernement une expérience de vingt à trente années.

Un jour, l'honorable M. Préfontaine, alors ministre de la Marine et des Pêcheries, déclara à Charlottetown qu'il s'occuperait immédiatement de cette question, et nous avions espéré que le Gouvernement eût entrepris avant aujourd'hui la construction d'un brise-glace plus puissant que ceux que nous avons déjà. Mais je crois qu'en toute raison le Gouvernement devrait s'occuper de cette question sous le plus court délai possible. C'est tout ce qu'il peut faire pour satisfaire aux besoins immédiats des insulaires. J'ai discuté ce sujet avec le sous-ministre des Chemins de fer, un homme pratique, et qui est en tout état de cause, le seul sous-ministre qui se soit assez intéressé à ce sujet pour pouvoir en parler avec connaissance. Il connaît la situation et il pense que le moyen le plus pratique pour le moment de parer la difficulté est de construire des compartiments frigorifiques portatifs pour le transport des produits périssables.

Ces produits seraient emmagasinés dans ces caisses, qui seraient placées sur les wagons, transbordés sur le bateau et de nouveau sur l'Intercolonial. Il ne s'agirait que de maintenir la température à un degré uniforme pour pouvoir livrer les produits à destination en bon état. Je crains, cependant, que le coût en serait si élevé et le tarif de transport si exorbitant que la somme du commerce ne justifierait pas ces dépenses, d'autant plus que le plan ne serait qu'un expédient temporaire. Ceci prouve tout de même que le sous-ministre des Chemins de fer étudie la question et s'efforce de trouver une solution à la difficulté, ce dont nous lui sommes reconnaissants.

Je vois que l'honorable sénateur Ferguson agite dans la Chambre haute la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson et la création d'une flotte pour naviguer dans les eaux arctiques. Le projet peut avoir son utilité, mais il n'est pas de telle urgence qu'il ne puisse être laissé de côté pour le moment, et je crois qu'il est beaucoup plus important que nous nous occupions de donner des moyens de transporter aux Provinces maritimes que de nous lancer dans une entreprise de ce genre.

J'ai fait voir à quels désavantages nous sommes soumis dans l'île du Prince-Edouard au point de vue du transport des produits périssables de la ferme et du pois-

son frais ou congelé Nous ne sommes guère mieux situés comparativement aux cultivateurs de la terre ferme, sous le rapport du transport des autres produits agricoles, à cause des trois courtes étapes dont l'honorable député (M. Martin) a parlé et des deux transbordements qui augmentent le prix du transport. Nous avons un climat insurpassable pendant quatre ou cinq mois de l'année; nous avons un sol fertile qui donne de bons rendements au cultivateur; nous avons probablement les meilleures pêcheries de toute l'Amérique du Nord (les étendues de pêche sont à nos portes mêmes), mais nous ne pouvons tirer profit de ces richesses naturelles à cause de nos difficultés de transport. Nous demandons aujourd'hui au Gouvernement, au Parlement et au pays de faire disparaître ces obstacles que j'énumérerai brièvement. La première chose à faire est de se procurer des rapports sur la praticabilité et le coût d'un tunnel et de faire exécuter ces travaux par un ingénieur qui jouirait de la confiance du public canadien. Après cela, il sera facile d'étudier convenablement la question. Le Gouvernement devrait avoir ensuite un nouveau bateau plus puissant et capable de briser la glace, et s'il jugeait à propos d'établir un service de transport en compartiments froids pour les produits périssables de l'île du Prince-Edouard, il devrait équiper ce nouveau bateau de compartiments froids. En troisième lieu, le service du transport entre l'île et la terre ferme et *vice versa* devrait être placé sous l'administration d'un seul ministère. Actuellement cette administration est laissée partie au ministère des Chemins de fer et partie au ministère de la Marine et des Pêcheries. Ces deux ministères ne s'entendent pas toujours et il arrive souvent que leurs fonctionnaires préposés au service local ne sont pas d'accord.

J'ai depuis longtemps cette conviction que l'administration par un même département simplifierait le fonctionnement du service des deux bateaux et des trains et faciliterait le transport des voyageurs et des marchandises. Comme le département des Chemins de fer et des Canaux administre les deux chemins de fer chaque côté du détroit, je crois que nous obtiendrions de meilleurs résultats s'il prenait l'administration des bateaux, qui tombent en réalité sous la désignation de bateaux de passage. Cette question mérite l'attention du Gouvernement. D'un autre côté, les représentants du département des Chemins de fer et du département de la Marine et des Pêcheries devraient s'aboucher avec les principaux hommes d'affaires de l'île, pour trouver les moyens de fixer des tarifs de marchandises plus satisfaisants, car le problème du transport en général laisse à désirer. On devrait pouvoir trouver les moyens, en attendant la construction du tunnel ou de la solution définitive de la difficulté, de transporter en bon état les produits périssables de la ferme et des pêcheries sur les marchés de l'univers. Je sais que tout cela entraînera des dépenses, mais il n'y a pas à lutter contre l'inévitable. D'ailleurs le montant ne serait pas hors de proportion.

Je ne crois pas que mes demandes sont déraisonnables et j'espère qu'elles s'imposeront à l'attention du Gouvernement et qu'il s'empressera d'y faire droit. Il faut que les difficultés que je viens d'énumérer disparaissent immédiatement. Ces difficultés sont dues à la position géographique de cette province : personne n'en est responsable et je ne blâme personne.

J'ai exposé la situation devant le Gouvernement et devant le Parlement d'une façon aussi exacte et aussi équitable que possible, et je demande qu'on s'en occupe. J'ai la certitude que si on se donne la peine d'étudier la question, on trouvera le moyen de la régler.

M. L'ORATEUR : Après avoir proposé cette motion que M. le député de Prince (M. Lefurgey) a appuyée, l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) et l'honorable député de Prince (M. Lefurgey) ont demandé ensemble la parole. Comme j'avais vu l'honorable député de King le premier, je lui ai donné le premier la parole, en vertu de la règle 17. On a appelé mon attention sur l'article 40 qui dit que le président ne peut présenter aucune motion à moins qu'elle soit appuyée, et si l'honorable député de Prince (M. Lefurgey), qui a appuyé celle-ci, a réclamé le droit de prendre le premier la parole, j'aurais dû probablement, au point de vue strict des règles, lui accorder ce privilège. Ordinairement quand une motion est appuyée (comme elles doivent toutes l'être), si l'honorable député qui l'appuie ne se lève pas immédiatement à son siège pour faire connaître son intention, qu'il se propose de parler plus tard sur le sujet et non à son tour réglementaire. Dans les circonstances donc, bien que j'avais raison d'accorder la parole à l'honorable député de King (M. Hughes) en vertu de la règle 17, il est possible qu'en vertu de la règle 40 l'honorable député de Prince (M. Lefurgey), qui avait l'intention de prendre la parole à son tour, aurait dû avoir le premier la parole.

M. J. BARR (Defferin) : L'honorable député de Queen (M. Martin) a saisi la Chambre de cette importante question d'une façon qui lui fait honneur et fait honneur en même temps à la circonscription qui l'a élu.

Bien que je représente un comté dans la partie ouest d'Ontario, je crois que tous les honorables députés doivent porter intérêt à tout ce qui concerne le Canada en général, et quand une province souffre d'une injustice, les députés doivent la ressentir aussi vivement que s'il s'agissait de sa propre province. Il n'est que juste et légitime que la députation au Parlement traite toutes ces questions au point de vue des intérêts bien entendus du pays, et non au point de vue de telle ou telle province en particu-

lier. Je dis donc que l'île du Prince-Edouard a raison de se plaindre, car nous sommes forcés d'admettre que les conventions du pacte fédératif n'ont pas été respectées.

Nous savons que la chaîne est aussi forte qu'aucune de ses mailles. Si une seule maille est faible, toute la chaîne est faible et sujette à se rompre. La principale raison de la force de cohésion de l'empire britannique, c'est qu'il a toujours rempli les promesses qu'il a faites aux diverses nations avec lesquelles il a traité, et qu'il a toujours respecté ses engagements. Le Dominion a fait des promesses à l'île du Prince-Edouard pour l'induire à faire partie de la confédération et si ces promesses n'ont pas été remplies, je crois que nous avons raison de demander pourquoi elles ne l'ont pas été. Une de ces promesses était que l'île devait avoir des communications ininterrompues avec la terre ferme, que la construction d'un tunnel devait être commencée dès que le projet serait réalisable et devait être terminé dans un délai raisonnable. Nul doute qu'on savait que cette entreprise ne pouvait pas être achevée avant plusieurs années. Nous savons que durant bien des années après l'entrée de l'île dans la confédération, sous le régime conservateur, les communications au moyen de la vapeur furent maintenues bien plus régulièrement qu'à présent. Les bateaux qui faisaient le service alors étaient bien meilleurs que ceux d'aujourd'hui.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous dire quels bateaux faisaient le service sous le régime conservateur, qui étaient supérieurs que ceux d'aujourd'hui.

M. BARR : L'honorable ministre ne nous a jamais donné de renseignements sur ses nouveaux bateaux ; comment peut-il s'attendre que je lui dise quelle sorte de bateaux etaient les anciens? Pendant les deux dernières sessions nous avons déposé une motion pour obtenir ces renseignements et nous n'avons pu les obtenir. Les représentants de l'île du Prince-Edouard, par l'entremise du gouvernement fédéral, ont mis le Parlement en demeure depuis plusieurs années et d'une façon sage, modérée et réfléchie de leur accorder un meilleur traitement. Nous regrettons sincèrement qu'ils n'aient pas obtenu tout ce qu'ils ont sollicité. La dernière administration faisait des progrès ; elle avait souvent étudié la question de la construction d'un tunnel, et nous avons lieu de croire que si elle était restée au pouvoir jusqu'à aujourd'hui, elle eut fait beaucoup de ce projet. Je ne suis pas surpris de l'inaction de l'administration actuelle, quand on étudie son passé depuis le temps de M. Mackenzie. Lorsque le parti conservateur d'alors proposa de construire un chemin de fer entre les diverses provinces pour mettre à exécution les conditions de l'union, les libéraux répondirent : C'est impossible ; et ils proposèrent en retour de relier nos cours d'eau navigables par des chemins de fer et de construire le Pacifique-Canadien par tronçons.

Si leur politique eut prévalu, nous n'aurions pas encore le Pacifique-Canadien. Qu'est-ce que le gouvernement du jour a fait depuis dix ans qu'il est au pouvoir, pour améliorer les communications avec l'île du Prince-Edouard? On a établi que pendant un ou deux mois durant chaque saison de l'année, le Gouvernemnt a été incapable de maintenir la circulation régulière sur cette courte distance de 35 milles seulement. Je crois qu'il est facile d'avoir un service bien plus efficace. On ne nous a donné aucune raison pour que les bateaux de service ne soient pas plus puissants.

Je répète que l'île du Prince-Edouard a raison de se plaindre. Cette province, la plus belle du Dominion, qui, en comparaison de sa superficie, produit plus qu'aucune autre province du Canada, qu'habitent les hardis descendants d'une race de preux qui sont venus en grande partie d'Ecosse et qui ont pénétré dans ces forêts vierges dont ils sont les pionniers et qu'ils ont converties en terres labourables, cette province et ses habitants, dis-je, doivent être indignés de voir chaque année les produits de leurs terres se déprécier ou se perdre, parce qu'ils ne peuvent les expédier sur le marché à temps pour en retirer quelque profit. On a estimé à $10,000,000 il y a dix ans le coût de la construction d'un tunnel. Disons que c'est en effet $10,000,000, bien que le percement des tunnels est devenu de nos jours une science et que le travail s'opère beaucoup plus économiquement qu'il y a dix ans, qu'est-ce qu'une somme de $10,000,000 pour le Canada ? Nous avons entrepris la construction du Grand-Tronc-Pacifique qui coûtera au moins $100,000,000 et nous nous proposons de construire le canal de la baie Georgienne, qui coûtera $150,000,000. Le problème du transport doit occuper toute notre attention pendant plusieurs années encore. Si nous n'avons un plan de transport beaucoup plus amélioré que celui que nous avons de nos jours, nous ne pouvons nous attendre à ce que le pays progresse comme il le devrait. Nous croyons que toutes les provinces devraient prospérer afin de pouvoir améliorer notre plan de transport au gré de l'amour-propre national. Nous n'avançons pas assez rapidement sous ce rapport ; au contraire nous nous attardons en chemin.

S'il y a quelque partie du Canada qui manque de moyens de transport et vis-à-vis de laquelle la confédération ne s'est pas encore acquittée de ses engagements, le Gouvernement doit s'empresser de faire disparaître ses griefs. Les pères de la confédération n'ont jamais prévu que les termes du pacte fédératif ne seraient pas respectés. Il me semble qu'après trente ans de délai le Gouvernement devrait pouvoir commencer ce travail qui a été promis à cette petite province comme encouragement pour l'induire à faire partie de la confédération.

Il faudrait prendre des mesures immédiates en vue de l'exécution et du dépôt des levés, plans et devis nécessaires, de manière à ce que la Chambre ait en main toutes les données utiles pour s'assurer qu'il est possible de se conformer en tous points aux conditions de l'union. Mais, à mon avis, le seul espoir qui reste à l'île aujourd'hui, c'est de voir arriver au pouvoir le parti conservateur,—ce parti assez hardi pour être honnête, et assez honnête pour être hardi. Alors,—mais pas avant, je le crains,—l'île qu'on a surnommée le Jardin du golfe Saint-Laurent, sera l'objet de ce traitement équitable qu'elle réclame aujourd'hui en vain et auquel elle a droit de la part du gouvernement canadien.

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

## Reprise de la Séance.

M. LEFURGEY (Prince) (I.P.-E.) : Monsieur l'Orateur, le petit nombre des présences, notamment parmi les partisans du Gouvernement, et sur les banquettes ministérielles, témoigne bien de l'indifférence dont la question délibérée aujourd'hui, celle des griefs de l'île du Prince-Edouard, a toujours été l'objet depuis dix ans que le parti libéral est au pouvoir.

M. D. ROSS : Et que dites-vous des membres de la gauche ?

M. LEFURGEY : En ce moment j'insiste auprès du Gouvernement pour qu'il fasse justice à l'île du Prince-Edouard, et les ministres devraient être présents. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) devrait être à son siège.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député (M Lefurgey) se montre injuste à l'égard du premier ministre, qui a été ici toute l'après-midi. Au reste, le voici qui entre.

M. LEFURGEY : J'en suis heureux. Même s'il composait à lui seul tout mon auditoire, c'est avec plaisir que je plaiderais ma cause et que je lui soumettrais ma demande.

Sir WILFRID LAURIER : C'est ce qui m'appelle ici.

M. LEFURGEY : Pour l'île du Prin-Edouard cette question des communications rejette toutes les autres dans l'ombre, car tant qu'elle n'aura pas été réglée, toute notre énergie sera paralysée et nous n'aurons aucun espoir de nous développer comme partie intégrante de la confédération. Telle est la gravité de la situation que les habitants de l'île sont prêts à recourir à des moyens extrêmes pour obtenir la garantie de leurs droits. Nous ne venons pas ici nous répandre en plaintes et en récriminations ; mais simplement demander justice. Nous sommes à bout de supplications. Notre province, la plus petite de la confédération, a ses droits comme les autres, et nous voulons que ces droits lui soient reconnus.

Ce n'est plus le moment de temporiser. Depuis six ou sept ans, c'est toujours la même demande que nous faisons en cette Chambre. Les deux partis ont reconnu que les conditions du pacte fédéral n'avaient pas été remplies. L'occasion est favorable pour que le premier ministre, leader de la Chambre, déclare qu'on ne saurait différer davantage.

Monsieur l'Orateur, si vous demeuriez dans la province d'où je viens et pouviez être témoin du malaise de la population là-bas ; si vous assistiez à l'exode de nos jeunes gens et de nos jeunes filles, qui se dirigent vers l'étranger, ou vont habiter d'autres provinces du Dominion où les perspectives d'avenir sont plus engageantes, vous vous rendriez facilement compte pourquoi nous, les représentants de l'île du Prince-Edouard, nous réitérons cette demande ici d'année en année. Qu'on me permette de lire un extrait d'un de nos journaux les plus en vue, le "Canadian Courier", de Toronto :

> Depuis quarante ans les Provinces maritimes ont pris une attitude de protestation. Durant cette période, qu'ont-elles perdu? A peu près un demi-million des jeunes gens et des jeunes filles les mieux élevés et les mieux formés au monde, représentant en chiffres ronds une valeur d'à peu près $500,000,000.
>
> Si vous trouvez cette estimation trop élevée, faites le calcul vous-même, mon ami. Un peu plus de $10,000,000 par année de perdu seulement en jeunes gens et en jeunes filles, et sans la moindre compensation.

La plupart de ces jeunes filles ont quitté la province que je représente, et pourquoi ? Simplement parce que les divers gouvernements qui se sont succédés à Ottawa n'ont pas jugé à propos de nous donner ce pacte d'union, ce lien avec le reste de la confédération qui nous permettrait de croître et de prospérer.

Consultons les statistiques : en 1871, la population de l'île du Prince-Edouard était de 94,021 ; en 1873, vers l'époque de la confédération, elle était de plus de 100,000 ; en 1891, elle s'était élevée à 100,891 ; en 1891, à 109,878, et en 1901, elle était de 103,259. C'est-à-dire que l'île du Prince-Edouard a grossi sa population d'à peu près 10 p. 100 durant les premiers trente ans de la confédération. Qu'est-ce en comparaison de l'accroissement de la population avant l'union ? En 1861, nous comptions 80,857 âmes, en 1871, 94,021 ; c'est-à-dire que dans la période décennale qui a précédé l'union, notre population s'est accrue de 14,864. C'est donc un gain de 26 p. 100 dans les dix années qui ont précédé la confédération, en comparaison d'un gain de 10 p. 100 dans les trente années qui ont suivi l'établissement de la confédération. La proportion des naissances dans l'île du Prince-Edouard est plus élevée que dans aucune autre partie du Dominion, et cependant nous n'avons

pas simplement perdu l'accroissement normal de notre population, mais cette population qui était de 110,000 en 1891, n'est plus que 103,000 en 1901. Et je ne crains pas de dire que depuis lors le nombre des habitants est tombé au-dessous de 100,000.

Or, la population continuera de diminuer, à moins qu'on ne nous procure ce moyen de communication avec les autres provinces, qui est indispensable à notre développement.

Nos terres s'appauvrissent, leur valeur est à la baisse. Comment en serait-il autrement quand nos jeunes gens quittent la province ? Nos débouchés nous sont enlevés durant un certain laps de temps, presque chaque année. Il y a un an ou deux nous fûmes séparés du reste du monde durant à peu près soixante jours, et l'effet fut d'interrompre les échanges et d'arrêter tout progrès dans la province. Il n'est pas étonnant que les habitants de l'île du Prince-Edouard perdent courage.

Or, nous n'avons pas élevé la voix pour nous plaindre pendant qu'on dépensait des millions et des millions dans d'autres parties du Dominion. Depuis que je siège sur ces banquettes, la plus grande partie de notre temps a été employé à légiférer pour les provinces de l'Ouest, et millions sur millions ont été affectés au développement de cette partie du pays. En même temps d'immenses travaux étaient entrepris sur tous les points du Canada.

Les habitants de l'île du Prince-Edouard ne s'en sont jamais plaints. Nous sommes heureux de voir prospérer le Dominion, nous sommes heureux de savoir que les ressources du pays autorisent la dépense de sommes aussi considérables. Mais envisageons la situation dans un esprit de justice ; au moment de notre entrée dans la confédération, nous étions une colonie prospère gérant nos propres finances, et notre population était satisfaite. Les provinces plus populeuses nous ont invités durant nombre d'années à nous joindre à la confédération ; et nous nous sommes rendus à cette invitation, gagnés par les promesses qu'on nous faisait et persuadés que sous l'égide de ces provinces plus populeuses nous prospérerions davantage. Notre dette publique était alors de $754,559. Nous avions à ce moment payé sur notre chemin de fer $3,153,672. Le Dominion inscrivit notre dette au montant de $4,710,050, ce qui laissait un faible excédent à notre crédit. Le Dominion en se chargeant de notre dette l'estima à cette somme, parce que dans le temps la dette du Dominion, abstraction faite de notre province, s'élevait à $49.40 par tête. Cette dette du Dominion comprenait non seulement la dette contractée jusqu'à ce moment, mais aussi les dépenses alors imminentes et qu'allait entraîner la construction de l'Intercolonial, celle du chemin de fer du Pacifique-Canadien et le creusement des canaux. En voici le tableau en raccourci :

| | |
|---|---|
| Dette du Canada, au 30 juin 1873 | $129,743,342 |
| Canadien du Pacifique, autorisée (non dépensée) | 30,000,000 |
| Intercolonial, autorisée (non dépensée) | 4,556,148 |
| Canaux, autorisée (non dépensée) | 8,933,333 |
| Total | $173,228,913 |

Et qu'est-il arrivé depuis ? Le Dominion a subventionné des chemins de fer dans toutes les parties du Canada. En 1873, le Dominion comptait 3,832 milles de chemins de fer ; en 1905, ce chiffre s'était élevé à 20,487. Les subventions en argent payées par le gouvernement fédéral seulement s'élevaient à $58,117,761. Voici à quelle somme s'élève l'aide donnée par le gouvernement fédéral sous toutes les formes :

| | |
|---|---|
| Subventions en argent et autre aide | $194,000,000 |
| Terres, évaluées à $2 de l'acre | 120,000,000 |
| Chemins de fer terminés | 35,000,000 |
| Total | $349,000,000 |

C'est là près de $18,000 par mille pour chaque mille de chemin de fer construit au Canada ; tandis que dans le cas de l'île du Prince-Edouard, province la moins étendue du Dominion, on a, au moment où elle a adhéré à la confédération, porté à son compte les frais d'établissement de son chemin de fer. Et cet état ne dit rien de l'Intercolonial. Il a été dépensé sur ce chemin de fer plusieurs millions de plus qu'on avait prévu dans les estimations au moment où l'île du Prince-Edouard adhéra au pacte fédéral. L'état ne dit rien non plus des millions qui ont été accordés en subventions au chemin de fer canadien du Nord, non plus que des 150 et quelques millions qui vont être absorbés par la construction du Grand-Tronc-Pacifique, lequel dessert toutes les provinces du Dominion, à l'exception de l'île du Prince-Edouard. Nous ne serions que trop heureux de contribuer notre part de cette dépense, si seulement elle nous assurait ce moyen de raccordement avec toutes ces grandes entreprises. Au lieu de dépenser quelques millions pour le creusement des canaux, comme on le prévoyait dans le temps, nous avons dépensé pour cette fin plus de $80,000,000.

De ces sommes retranchez $17,000 représentant les sommes affectées aux chemins de fer et canaux antérieurement à 1873, et il reste $421,000,000 dépensés sous forme de subventions au creusement de canaux et à la construction de chemins de fer dans toute l'étendue du Dominion, et dont l'île du Prince-Edouard ne retire que de très minimes avantages. Ce n'est pas que je veuille me plaindre du chiffre élevé de ces dépenses; je me plains simplement de ce qu'on n'en a appliqué aucune part à l'établissement de ce moyen de communication qui nous permettrait de retirer nous-mêmes parti de ces dépenses. Nous élevons donc ce soir la voix en cette Chambre pour lui demander

de nous accorder ce moyen de communication grâce auquel nous pourrons profiter dans une certaine mesure des dépenses effectuées, qui ferait de notre union avec le Canada une réalité au lieu d'une ombre, et nous assurerait ce que nous avons droit d'obtenir, quel qu'en soit le prix, aux termes du pacte fédéral. J'ai ici à la main un journal dont je vais lire un extrait pour le bénéfice du ministre des Chemins de fer et des Canaux : et j'espère que ce soir même il prendra la parole pour demander que justice soit rendue à l'île du Prince-Edouard; et que s'il faut construire un tunnel, il insistera auprès de ses collègues pour que ce tunnel soit construit. Voici en quels termes le ministre s'est exprimé récemment à Toronto, au sujet des dépenses opérées par le gouvernement fédéral :

Le chemin de fer intercolonial, nous a coûté $80,000,000. Toutefois, comme encouragement au commerce, la mesure a été sage. C'est en vue d'atteindre le même objet que le gouvernement fédéral a appliqué $100,000,000 au parachèvement de notre système de canaux ; et $135,000,000 de plus pour venir en aide à la construction de chemins de fer ; et cela abstraction faites des $43,000,000 contribués par les provinces et des $20,000,000 contribués par les municipalités. Aujoutez à cela les subventions accordées en vue de développer le commerce, et vous aurez un grand total de tout près de $500,000,000.

J'ai donc bien le droit de faire appel ce soir au ministre des Chemins de fer et des Canaux. S'il suffit d'une dépense de $10,000,000 pour remplir les conditions du pacte fédéral, le sacrifice n'est pas grand, et l'on nous doit cette aide pour nous permettre de profiter de cette dépense de $500,000,000 que le Gouvernement a faite dans les autres provinces du Canada.

Ce n'est pas tout. Nous avons contribué dans une large mesure, aux recettes de l'Etat. Il est probable que, année moyenne, et en proportion du nombre de nos habitants, nous versons au fisc plus qu'aucune autre province du Dominion. Notre contribution, aux recettes du Dominion, en prenant pour base de calcul les recettes de l'année dernière, est d'au moins $1,400,000, soit un quarantième du revenu total. Et en retour qu'obtenons-nous du Dominion ? Probablement, au plus, $700,000, si l'on comprend les contributions de toute nature. Nous sommes donc pour le Dominion une bonne source de revenus.

Quelques-uns diront : Votre population est peu nombreuse; de quel droit nous demandez-vous de dépenser $10,000,000 pour votre bénéfice ? J'en ai causé avec des membres de la députation, hommes aux cheveux blancs, qui siègent depuis nombre d'années sur ces bancs, qui ont entendu la question discutée ici, d'année en année, et qui, cependant, ne se rendent pas compte, même aujourd'hui, des besoins de la province, ne connaissent pas le chiffre de ses recettes, non plus que ses perspectives de développement futur. Il se trouve de ces députés dans l'un et l'autre partis. Or, si aujourd'hui nous contribuons plus d'un million et demi de recettes au trésor fédéral, bien que notre population dépasse à peine 100,000 âmes, soyez sûr, monsieur l'Orateur, que si nous avions cette voie de communication mettant l'île à même de se développer librement, soyez sûr que notre contribution au fisc fédéral serait deux fois, trois fois plus considérable qu'elle ne l'est aujourd'hui. S'il a été dépensé jusqu'ici des millions dans les autres parties du Dominion, millions dont nous avons fourni notre quote-part, l'île du Prince-Edouard n'en retire aucun avantage.

Il y a plus : d'autres provinces arrondissent leurs terrritoires. On a accordé à la province de Québec une étendue de 118,000 milles carrés, et cette province jette des regards de convoitise sur le territoire d'Ungava. l'Ontario convoite de nouvelles étendues. Manitoba proteste parce que ses frontières ne sont pas reculées de manière à embrasser le Keewatin. L'île du Prince-Edouard a le même droit à ces terres que la province de Québec, ou que l'Ontario. La seule différence dans la situation c'est que nous sommes séparés de la terre ferme par un petit bras de mer. Mais nous avons un droit tout aussi grand qu'aucune autre des provinces aux ressources de ces nouveaux territoires, aux richesses des Cobalts ou autres régions minières. Si nous étions mis en possession de ce qui nous revient nous serions en mesure de construire notre tunnel, de payer nos dettes, et de prendre notre part des richesses qui abondent dans le nord de la province de Québec et dans le nord de la province d'Ontario. Nous avons des titres à la possession de ces territoires, et, cependant, on les attribue tous à la province de Québec, à celle d'Ontario, ou à celle du Manitoba. La confédération a été une excellente chose ; le mot est ronflant ; mais si, pour ma part, je suis persuadé que cette vaste superficie devrait former une seule entité politique d'un océan à l'autre, je dis que chacune de ces parties, si petites qu'elles soient, devrait être mise en mesure d'arriver à son plein développement.

Certaines des promesses les plus solennelles qui nous ont été faites dans le but de nous engager à adhérer à la confédération, ont été violées. Elles n'ont peut-être pas été violées dans le sens strictement légal du mot, mais on s'est, de parti pris, éloigné de l'esprit même dans lequel le pacte fédéral a été conclu, et nous n'avons reçu que l'ombre de ce qu'on avait promis de nous donner. Figurez-vous une province restant six semaines sans service télégraphique avec la terre ferme, et songez qu'il fallut quatre semaines pour mettre en mouvement la lourde machine administrative et rétablir le service interrompu. Le ministre fait un signe de dénégation ; mais il reconnatra, je

pense, que plusieurs semaines se sont écoulées avant qu'on se soit mis en frais d'installer le système Marconi.

Mon sincère désir, c'est qu'on s'arrangera de manière à ce qu'il ne se produise pas de complications et à ce que la compagnie Anglo-Américaine ne soit pas fondée à réclamer un autre monopole, cet épouvantail dont les gouvernements, les uns après les autres, se sont servis pour nous priver de nos droits et nous empêcher d'obtenir un tarif raisonnable, durant nombre d'années.

En ce qui regarde notre représentation au Parlement, on n'a pas observé les conditions posées dans le pacte fédéral; et en maintenant l'île dans la position où elle se trouve depuis trente-trois ans, vous avez mis la population de l'île du Prince-Edouard dans l'impossibilité de réclamer sa juste part de représentation. Je ne crains pas de l'affirmer, si on nous accorde ce moyen de communication, si on construit ce tunnel, la population de l'île du Prince-Edouard se doublera d'ici à trente ans, la valeur des terres augmentera, et notre province sera pour le Dominion une source de revenus beaucoup plus considérables. Il importe de se conformer aux conditions inscrites au pacte fédéral. Pour nous en tenir aux faits positifs, quels efforts a-t-on tentés depuis trente-trois ans pour se conformer aux conditions de ce pacte? Les gouvernements qui se sont succédés ont dépensé en navires pour faire le service entre l'île et la terre ferme une somme de $340,000.

Vous nous avez donné le "Northern-Light", le "Stanley" et le "Minto", et vous pensez avoir rempli toutes les obligations que vous imposait le contrat d'union. Vous pensez avoir fait de votre mieux pour mettre l'île du Prince-Edouard, en été et en hiver, en commmunications avec la terre ferme. Le ministre de la Marine et des Pêcheries va nous démontrer que le gouvernement fédéral dépense des sommes considérables d'année en année. C'est vrai, mais c'est de l'argent gaspillé. Envisageons la question sous son jour véritable, et nous nous rendrons compte que depuis trente-trois ans nous ne remplissons pas les conditions inscrites au pacte fédéral. Nous, habitants de l'île du Prince-Edouard, nous croyons qu'il est possible de remplir ces conditions; nous croyons que vous êtes en mesure d'établir cette communication au moyen d'un tunnel, et nous croyons que des mesures devraient être prises sur-le-champ, pour mener l'entreprise à bonne fin. Il a été soumis des estimations à la Chambre. Nous savons que, dès avant 1890, cette question a été mise à l'étude, et qu'en 1890, il a été exécutés des sondages. Nous avons reçu un rapport d'un des ingénieurs les plus éminents du monde, sir Douglas Fox. Nous avons ses rapports devant nous ce soir; chacun est libre de les consulter; les renseignements sont assez complets, et depuis dix ans, que notre gouvernement est au pouvoir, ce rapport lui aurait fourni une excellente ase d'action, s'il avait voulu commencer les travaux. Nous avons une estimation basée sur les renseignements fournis par sir Douglas Fox.

Un DEPUTE: De quelle date est ce document ?

M. LEFURGEY: De 1891. D'après lui le tunnel pourrait être construit pour $10,000,000. On nous a lu aujourd'hui une lettre de sir Douglas Fox, en date du 14 novembre 1906, dans laquelle il est dit :

> Depuis que j'ai préparé un rapport sur le percement du tunnel projeté, de nombreuses inventions ont été effectuées, qui permettent de réduire les frais ; et si la question nous était soumise nous serions en mesure, je pense, de soumettre des plans beaucoup moins coûteux pour le percement du tunnel en question reliant l'île à la terre ferme.

On sait qu'il a été percé des tunnels dans toutes les parties du monde. J'en ai mentionné un grand nombre, l'année dernière. On a percé le Simplon entre la Suisse et la France, sur une distance de 12 milles et demi en dépit d'obstacles très grands qu'on ne saurait guère s'attendre à rencontrer dans le cas d'une tunnel reliant l'île du Prince-Edouard à la terre ferme. Or, bien que le tunnel du Simplon fût double, la dépense n'a été que de $15,000,000. En consultant le rapport, on verra que les couches qu'il faudrait forer pour le percement du tunnel projeté, présente les conditions les plus favorables possible à l'exécution des travaux; et si l'on tient compte des moyens de protection et autres inventions que l'on est à même d'utiliser aujourd'hui dans les travaux de percement, on se rendra compte que la dépense, au lieu d'être $10,000,000 sera probablement de $2,000,000 ou de $3,000,000 moins élevé. J'ai en main une autre lettre reçue d'un ingénieur éminent de New-York, que l'on consulte souvent relativement à des projets de cette nature. Voici comment il s'exprime à l'égard des renseignements fournis par sir Douglas Fox, en 1891 :

> New-York, 15 février 1907.
>
> Monsieur A. A. Lefurgey,
> Député à la Chambre des communes,
> Ottawa (Ont.), Canada.
>
> Cher monsieur,—J'ai reçu votre honorée du 13 février 1907 ; je suis d'avis qu'on pourrait construire un tunnel convenable sous le détroit de Northumberland, à l'endroit pour lequel vous m'avez fourni des indications de forages, etc., moyennant une dépense de $9,000,000.
>
> Je regrette de ne vous avoir pas vu lorsque vous êtes venu à New-York.
>
> Votre, etc.,
> T. KENNARD THOMSON.

Cet ingénieur, sans doute, n'avait pas en mains tous les renseignements; mais dans d'autres circonstances il a reconnu qu'il était possible, facile même, de percer un tunnel à travers des matériaux de cette

nature et dans les conditions que s'y rencontrent. Je ne veux pas entrer dans trop de détails, ce soir, mais si l'on place les frais de percement du tunnel à $9,000,000 ou $10,000,000, le service des intérêts ne s'élèvera qu'à $300,000 à peu près. Le taux ne sera pas de plus de 3½ p. 100. Les frais d'entretien du tunnel ne dépasseront probablement pas $40,000 à $50,000 par année. Dès lors, la dépense sera annuellement d'à peu près $400,000. Si le ministre s'adresse à son département, il constatera que pour faire fonctionner le système démodé et peu satisfaisant que l'on maintient aujourd'hui, il nous faut dépenser à peu près $400,000 par année. Faites entrer en ligne de compte le prix des steamers, y compris celui du nouveau navire qui ne saurait rendre aucun service; faites entrer aussi en ligne de compte les frais d'assurance. Vous ne sauriez envoyer ces navires dans les glaces sans faire une dépense pour cette fin. Il vous faut aussi tenir compte de la dépréciation; tenir compte des frais d'entretien, des subventions qu'il vous faut payer aux navires, en été, de ce que vous coûte le service des brise-glace entre les caps, et finalement, je pense que le ministre constatera que les frais du maintien de ce service s'élèvent à $400,000 à peu près par année; et comme le ministre le sait, ce service n'est pas satisfaisant.

On dira peut-être, que c'est là une dépense considérable à faire pour une province peu étendue dont la population n'est que de 100,000 âmes. Mais si nous considérons que le chemin de fer canadien du Pacifique dépense des millions de dollars pour irriguer des terres de l'Ouest qui n'ont pas encore d'habitants et qu'on supposait, récemment encore, n'avoir aucune valeur, on jugera, je pense, que nous sommes bien fondés à demander au Parlement, en exécution d'une promesse faite lors de la conclusion du pacte fédéral, de dépenser $10,000,000 dans une province contenant 2,000 milles carrés des meilleures terres du Canada avec une population qui est déjà de 51 personnes au mille carré. Le très honorable premier ministre s'est déclaré disposé à dépenser des millions pour défendre les droits des Métis dans le Nord-Ouest ; et l'Angleterre a fait des sacrifices d'hommes et d'argent dans l'Afrique du sud entre 1880 et 1890, pour faire respecter les droits de sujets anglais moins nombreux que ne sont les habitants de l'île du Prince-Edouard aujourd'hui. Il s'agissait de faire rendre justice à nos compatriotes dans l'Afrique du sud ; et il est facile de faire le parallèle entre les deux situations, car ce que nous demandons, c'est un simple acte de justice en faveur des habitants d'une province du Dominion. Je crois, monsieur l'Orateur, que si le tunnel peut être percé moyennant une somme de $10,000,000 on ne devrait pas hésiter un seul instant.

Et maintenant, si l'on perce ce tunnel, la vie industrielle de notre province tout entière sera transformée. Nous n'avons ni mines, ni forêts à exploiter, mais nous avons des terres fertiles livrant des produits agricoles de la plus haute qualité, et le poisson est en grande abondance dans nos eaux. Nous produisons annuellement à peu près 2,000,000 de boisseaux de pommes de terre, et faute de moyens de transport suffisants et sûrs, nos cultivateurs sont obligés d'expédier cette denrée en toute hâte sur le marché à l'automne et au printemps, et n'en obtiennent que de 14 à 25 cents le boisseau. Dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, les pommes de terre se vendent 50 cents le boisseau, dans l'Ontario et dans Québec de 50 à 60 cents. Sur ce seul article des pommes de terre, les habitants de l'île du Prince-Edouard perdent tous les ans plusieurs centaines de mille dollars n'ayant pas à leur disposition de moyens de transport qui leur permettent d'obtenir pour ces produits les prix courants du marché. Pour preuve, je lirai les lignes suivantes :

Ce qui suit est un extrait d'une lettre écrite par une maison de Sydney (Cap-Breton), en date du 29 du mois dernier, à Joseph Read et Cie : En réponse à votre lettre relative à la vente de pommes de terre, je vous dirai qu'elles se vendent en gros à des prix variant de 65 à 75 cents. On nous les expédie de Saint-Jean, (N.-B.), dans des wagons chauffés; nous comptons en recevoir 900 boisseaux, la semaine prochaine. Voilà un commerce qui serait assuré à l'île du Prince-Edouard, si nous avions des moyens suffisants de transport à notre disposition. Dans l'état actuel des choses nos gens sont obligés, ou bien d'écouler leur provision, au printemps ou à l'automne, à des prix variant de 16 à 20 cents le boisseau, ou bien de la garder. Les sommes perdues par les cultivateurs de l'île du Prince-Edouard sur la vente de ce seul article suffiraient pour contrebalancer, dans une grande mesure, les frais imposés par le percement de ce passage souterrain qu'un petit nombre de personnes à l'esprit large de votre province demandent avec instance.

On peut dire la même chose du beurre, du fromage, du poisson, des viandes et autres produits. A l'heure qu'il est ces marchandises doivent subir trois manipulations, et abstraction faite des frais très élevés de transport, ces manipulations, au nombre de trois ou plus, déprécient la valeur de tous nos produits. Les frais de transport sont absolument ruineux, et en hiver sont un obstacle insurmontable au maintien de relations commerciales suivies avec les provinces sœurs. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick sont nos débouchés naturels ; malheureusement nous ne pouvons les atteindre d'une manière tant soit peu régulière. S'il existait un tunnel, on peut dire sans crainte de se tromper que les habitants de l'île du Prince-Edouard tireraient de la vente de leurs produits agricoles et du poisson, un million et demi de dollars de plus qu'ils ne retirent à l'heure qu'il est. Sans compter que nos jeunes gens et nos jeunes filles resteraient au pays ; notre population s'accroîtrait ; nous serions producteurs plus intenses, et consommateurs plus importants. Comme je l'ai dit, nos mar-

chandises doivent subir deux transbordements, et conséquemment, il nous faut dépenser deux fois plus que les habitants des autres provinces pour expédier nos produits à d'égales distances. Si on me le permet, j'indiquerai quels sont ici les frais de transport, à partir de l'île du Prince-Edouard et j'en ferai ensuite la comparaison avec ceux que l'on exige des habitants de l'Ouest. Le grain, par chargement de wagon, de Tignish (I.P.-E.) à Saint-Jean (N.-B.), doit payer 26 cents par 100 livres de frais de transport sur un parcours de 488 milles. D'Halifax, 23 cents, sur un parcours de 309 milles ; et de Sydney (C.-B.), 26 cents, sur un parcours de 380 milles. Les représentants des circonscriptions de l'Ouest se plaignent continuellement devant la Chambre des frais de transports qu'on leur fait payer ; mais ces frais sont de moitié moins élevés que ceux que je viens d'indiquer. Sur le chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Emmerson jusqu'à Fort-William, distance de 493 milles, le tarif est de 12 cents les 100 livres ; mais pour une égale distance, de l'île du Prince-Edouard à Saint-Jean, à Halifax et Sydney, il nous faut payer de 23 à 26 cents. Depuis Gretna à Fort-William, distance de 496 milles, le tarif est de 13 cents les 100 livres, de Morgan, 508 milles, 12 cents; de Manitou, 529 milles, 13 cents ; de Holmfield, 582 milles, 13 cents ; de Napinka, 648 milles, 15 cents ; de Pearson, 634 milles, 16 cents ; d'Estevan, 717 milles, 17 cents. Tel est le tarif dans l'Ouest, que les habitants de cette partie du pays considèrent exorbitant : et pourtant nous payons deux fois plus cher pour le même parcours. Permettez-moi de vous signaler quelques faits qui sont venus récemment à ma connaissance. J'ai à la main un compte pour 66 livres de colis de messageries, expédiés de Toronto à Sydney : il s'élève à $9.95, ce qui équivaut à $331.66 la tonne. Quinze quintaux de tabac en feuille importé de Louisville en Kentucky, en été: frais de transport par chemin de fer, $90.

Dans le cours du présent mois, il a fallu payer $112 pour 9 quintaux, la plus grande partie des frais étant exigé pour le transport via Georgetown. Avoine, envoyée de Chatham (Ontario) a Pictou, parcours de plus de 1,500 milles, frais, 16 cents ½ les 100 livres ; et les frais de New-Glasgow (N.E.) jusqu'à Charlottetown, distance de 140 milles, sont de 18 cents les 100 livres. Le tarif sur la farine depuis Chatham jusqu'à Pictou est de 33 cents le baril ; de Chatham à Charlottetown, 40 cents le baril, la viande fraîche expédiée dans la direction opposée, entre ces mêmes endroits, doit payer 50 cents les cent livres. Sur un envoi de biscuits de Sydney (N.-E.) à Charlottetown, il faut payer 60 cents les cent livres ; et sur la viande fraîche, expédiée dans la direction opposée, sur le même parcours, il faut payer 50 cents les 100 livres. Je pourrais vous citer nombre de cas pour vous faire voir que la différence entre les frais de transport met le marchand de l'île du Prince-Edouard dans l'impossibilité de conduire ses opérations avec succès.

M. DANIEL : L'honorable député voudra-t-il nous dire quelle partie de ces frais de transport est exigée par l'Intercolonial, et quelle partie est exigée par les navires, sur ce parcours entre l'île du Prince-Edouard et Saint-Jean et entre l'île du Prince-Edouard et Halifax ?

M. LEFURGEY : Je ne crois pas pouvoir le dire. J'ai pour me guider un état fourni par le ministre des Chemins de fer, et la distinction n'y est pas faite. Les frais exigés pour le transport des marchandises depuis Montréal jusqu'à Saint-Jean (N.-B.), sont de 9 cents les 100 livres, sur un parcours de 735 milles ; d'autre part, de Tignish (I.P.-E.) à Saint-Jean (N.-B.), distance beaucoup moins grande, les frais de transport sont de 23 cents les 100 livres.

M. DANIEL : La distance de Montréal à Saint-Jean n'est pas de 735 milles.

M. LEFURGEY : C'est l'indication fournie par le ministre. Le tarif de Montréal à Halifax est de 9 cents les 100 livres, distance 682 milles. Je suis donc porté à croire que le chemin de fer intercolonial ne bénéficie pas d'une très forte proportion de ces frais, bien qu'il y ait trois parcours distincts, et que les frais soient probablement répartis entre les trois. Je m'en vais maintenant lire un article du " Guardian ", de Charlottetown, qui n'est pas très long, pour le bénéfice de nos amis de l'Ontario, car la cause y est assez bien présentée :

Si l'Ontario, par exemple, avait perdu le tiers des représentants qui lui ont été assignés au début, soit 82 membres sur une chambre de 181 membres, bien qu'il fût convaincu que, d'après les conditions de l'union, le nombre de ces représentants ne serait jamais inférieur à 82 et si ce nombre, dis-je, était réduit à 55 dans une chambre de 214, les habitants de cette province seraient-ils satisfaits ?

Et si l'Ontario avait la perspective de perdre encore à brève échéance dès le prochain recensement un certain nombre de ses députés et de voir sa représentation réduite à 41 dans une chambre de 225, comment ces habitants envisageraient-ils la situation ?

Et si, de plus, les habitants de l'Ontario, le résultat du refus du gouvernement fédéral étaient persuadés que cette réduction du nombre de leurs représentants était directement depuis l'époque de la confédération de remplir les promesses les plus importantes faites lors de cette union, qu'est-ce que ces habitants diraient ?

Et cependant, ce n'est là qu'un exposé incomplet des conditions dans lesquelles se trouve actuellement l'île du Prince-Edouard, appliquées à la province d'Ontario, en tenant compte de la population plus grande de cette dernière province.

Pour pousser le parallèle un peu plus loin, supposons que l'Ontario fût entièrement privé de communications télégraphiques avec le reste du monde durant six semaines, en janvier et février de cette année, et que le Gouvernement durant quatre de ces semaines ne fît abso-

lumnt rien pour rétablir les communications ?

Supposons qu'il ne se trouvât pas un voyageur, pas une tonne de marchandises, pas un sac de dépêches, à provenance des autres provinces ou de l'étranger, pour atteindre Toronto, si ce n'est par voie d'Hamilton ; supposons enfin que, durant plusieurs jours de suite, dans le cours du présent hiver, pas un seul voyageur ne fût en mesure d'entrer dans la province d'Ontario ou de la quitter, si ce n'est en aidant à traîner le bateau à travers les accumulations de glace, à travers l'eau de la glace fondue, sur un parcours de 9 milles, et en payant 2 dollars pour jouir de ce privilège, pourvu bien entendu qu'il arrivât sain et sauf de l'autre côté ; supposons enfin qu'aucune femme ne pût quitter la province sans payer $4 pour ce parcours de neuf milles, moyennant quoi on l'exempte de l'obligation de traîner le bateau.

Et cependant si ces conditions existaient dans l'Ontario, elles ne seraient que le duplicata de celles qui existent ici. Qu'est-ce que la population de l'Ontario penserait et dirait si elle était placée dans ces conditions comme conséquence de la mauvaise foi du gouvernement fédéral.

Supposons encore que pour chaque tonne de marchandises, pour chaque voyageur transporté par chemin de fer et par steamer, de l'Ontario, à la province la plus voisine à l'est ou à l'ouest, les frais de transport fussent le double de ce qu'ils sont dans les autres provinces. Or, si l'Ontario était traité de cette manière à tous ces égards, il serait précisément dans les mêmes conditions que l'île du Prince-Edouard.

Nous invitons nos confrères de l'Ontario à reproduire cet article, s'ils le lisent, et à réfuter, s'ils le peuvent, l'une quelconque de ces affirmations.

Et s'ils n'osent pas l'imprimer, sachant qu'il est irréfutable, nous leur demandons de cesser de s'étonner de ce que le "Guardian" prétende que nos relations avec le Canada doivent changer ou cesser.

Telles sont les conditions qui existent dans l'île du Prince-Edouard ; elles se sont produites cet hiver, et nous sommes exposés à les voir se reproduire encore. Bien que je ne désire aucunement voir l'île du Prince-Edouard se séparer de la Confédération, je vous assure que les habitants de cette province sont tellement mécontents qu'ils sont disposés à recourir à tous les moyens pour échapper à la morte lente à laquelle on semble vouloir les condamner.

Avant de reprendre mon siège, je désire rappeler au très honorable premier ministre qu'il a lui-même reconnu que les conditions du pacte fédéral n'avait pas été observées. On discutait, dans le moment, en cette Chambre, la subvention additionnelle de $30,000 par année pour inobservance des conditions ; le très honorable premier mi répondit à M. Haggart :

Ce n'est pas là notre attitude. Nous disons simplement que le gouvernment canadien a conclu, en 1873, un engagement solennel avec le gouvernement de l'île du Prince-Edouard, et a laissé se passer nombre d'années sans remplir cet engagement. Toute la question est là. Je m'en remets à tout honorable député de déclarer, après lecture des conventions, que le gouvernement canadien a failli à son devoir dans les circonstances.

J'en appelle maintenant à tout honorable député en cette Chambre : le très honorable premier ministre n'a-t-il pas à ce moment-là reconnu que le gouvernement canadien n'avait pas rempli les engagements contenus dans le pacte conclu avec l'île du Prince-Edouard ?

Sir WILFRID LAURIER : Durant nombre d'années.

M. LEFURGEY : Le très honorable premier ministre prétend-il que notre position est différente aujourd'hui de ce qu'elle était quand il a prononcé ce discours ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. LEFURGEY : N'avons-nous pas depuis traversé des crises beaucoup plus sérieuses que celles que nous avons traversées avant la date à laquelle le très honorable premier ministre prononçait ces paroles ? N'a-t-il pas été démontré, d'une manière suffisante, au très honorable premier ministre et à son Gouvernement, qu'ils n'ont pas à leur disposition les navires suffisantes pour leur permettre d'exécuter un service convenable dans les conditions qui peuvent se produire en hiver entre l'île et la terre ferme ? Les paroles prononcées par le très honorable premier ministre ne sont-elles pas aussi vraies qu'elles ne l'étaient alors ? Il ajouta :

C'est un engagement solennel. Le gouvernement canadien s'est engagé solennellement à maintenir des communications interrompues entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

Monsieur l'Orateur, il n'est pas possible de faire une déclaration plus catégorique. On ne dit pas que le gouvernement fédéral s'efforcera de le faire ; on ne dit pas qu'il pourra y avoir trop de glace dans certaines saisons ; le très honorable premier ministre, dans l'anglais le plus clair possible, déclare que ces engagements n'ont pas été remplis, qu'ils ont été pris solenellement, qu'ils lient le Gouvernement, et à en juger par ses paroles, les engagements pris de cette manière devront être remplis à tout prix. A-t-il trouvé quelque moyen d'exécuter les promesses contenues dans le pacte fédéral? Le très honorable premier ministre prononçait ce discours en 1901. Avant de reprendre mon siège, je me permettrai de lire une lettre que le très honorable premier ministre écrivit en 1891 :

J'ai reçu votre honorée du 2 février dernier. Je ne me figurais pas qu'il fût nécessaire d'exprimer une opinion sur l'opportunité de construire un tunnel reliant l'île du Prince-Edouard à la terre ferme.

Tout homme qui a étudié d'un peu près la situation et se rend compte des obligations imposées par l'adhésion de l'île à la confédération canadienne, doit reconnaître la nécessité de percer un tunnel de cette nature si la chose est praticable. Il faut commencer par

faire faire une étude exacte des lieux, et préparer les devis.

Mon grand regret, c'est que ce travail n'ait pas été fait plus tôt.

S'il était sincère en écrivant cette lettre, il a failli à son devoir en 1896, lorsque prenant les rênes du pouvoir, il a négligé de résoudre cette question de l'établissement de communications ininterrompues entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Il a failli à son devoir en ne menant pas cette entreprise à bonne fin.

J'ajouterai que nous sommes à bout de patience dans cette affaire. Nous sommes à bout de supplications, et nous devrons à l'avenir mettre le Gouvernement en demeure de remplir ses obligations. Si le très honorable premier ministre était sincère lorsqu'il a fait la promesse dont je viens de faire part à la Chambre, il ne s'est pas fait justice à lui-même depuis, et il n'a pas fait justice à l'île. Je me bornerai à ajouter que d'après les conversations que j'ai eues avec lui, et d'après l'attitude qu'il a prise sur la question d'autre manière, je suis convaincu qu'il prend cette affaire au sérieux. Mais le temps des atermoiements est passé et ce que nous voulons maintenant ce sont des actes. Un sourire bienveillant ne me satisfera plus, il me faut des actes. Au cours de cette lettre il déclare que si le projet est exécutable, si le tunnel peut être percé, moyennant une dépense raisonnable d'argent—et il ne dira pas qu'une dépense de $10,000,000 soit exagérée—il est prêt, dit-il, à percer ce tunnel. Alors, qu'il donne ordre à ses fonctionnaires de se mettre à l'œuvre. Inutile d'attendre jusqu'à l'année prochaine. Nous lui demandons d'agir sur-le-champ, et j'espère que, dès ce soir, il nous donnera une réponse encourageante. Autrement je jugerai qu'il est de mon devoir et, je le ferai sans ménagements, de demander, en toute circonstance, et chacun des jours où cette Chambre siégera, que justice soit rendue à l'île, même si cela doit retarder l'expédition des affaires de toutes les autres provinces du Dominon.

L'hon. M. L. P. BRODEUR : Je ne me plains pas de la manière dont cette discussion a été conduite ; mais on aurait aussi bien fait, semble-t-il, de passer sous silence certaines allusions tombées des lèvres de quelques-uns des honorables députés préopinants. La question actuellement soumise à la Chambre est importante et requiert de sérieuses réflexions de la part de ceux qui en aborderont la discussion. Elle n'est pas nouvelle ; la Chambre a dû s'en occuper à maintes reprises ; et en dépit de tous les efforts qui ont été faits, aucun gouvernement n'a réussi à décider si le percement du tunnel projeté est exécutable ou non. Et je dois avouer à l'honorable député (M. Lefurgey), en dépit de la menace dissimulée qu'il a faite, que je ne suis pas en mesure de lui donner des assurances plus grandes que n'en ont données dans le passé ceux qui ont été les interprètes du Gouvernement sur cette question. La première plainte formulée par l'honorable député (M. Lefurgey), c'est que les engagements consignés dans le pacte fédéral n'ont pas été remplis ; mais il n'a pas dit à quel égard. Il n'a rien spécifié. Et je pense être en état de lui démontrer que ces engagements ont bel et bien été remplis.

M. LEFURGEY : J'ai indiqué tous les cas dans lesquels ces engagements n'ont pas été remplis, et j'ai cité en dernier lieu les paroles du premier ministre.

L'hon. M. BRODEUR : Il sera bon de soumettre à la Chambre les conditions exactes auxquelles l'île du Prince-Edouard a adhéré à la confédération. Je veux dire les conditions ayant trait au maintien de moyens de communications entre l'île et la terre ferme. On les trouve consignées dans le décret du conseil impérial rendu en 1873 au moment de la confédération. Il y est déclaré formellement que le Gouvernement assumera et défrayera toutes les dépenses, entre autres les suivantes :

Service efficace de navigation à vapeur pour le transport des dépêches et des voyageurs, qui devra être établi et maintenu entre l'île et la terre ferme canadienne, en hiver et en été, de manière à mettre l'île en communication ininterrompue avec l'Intercolonial et le réseau des chemins de fer du Dominion.

Maintien de communications télégraphiques entre l'île et la terre ferme canadienne ; et telles autres dépenses incidentes se rattachant aux services qui, aux termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, relèvent du gouvernement fédéral et qui sont ou pourront être accordés aux autres provinces.

Voilà les obligations assumées par le gouvernement fédéral relativement à l'île du Prince-Edouard. Les articles que j'ai mentionnés ne prêtent pas, sans doute, à discussion ; ou au moins, personne n'a soulevé d'objections au cours de ce débat. La seule de ces obligations qui ait prêté à la critique, c'est l'entretien d'un bon service de vapeurs entre l'île et la terre ferme, hiver et été.

Voyons ce qu'il en est au sujet du service d'hiver. Faisons, tout d'abord, l'examen de la situation, à l'époque où l'île fut admise au sein de la confédération. En effet, de l'examen de la situation de l'île à cette époque et de sa situation actuelle, il se dégagera un enseignement ; c'est que les députés de la gauche n'ont pas raison de se plaindre.

Ici je dois présenter une observation à l'égard de l'attitude regrettable prise par un certain journal de l'île du Prince-Edouard ; ce journal a entrepris une campagne de polémique au cours de laquelle il a déclaré journellement dans ses articles de rédaction que l'île du Prince-Edouard devrait se séparer de la confédération. J'espère que ces articles n'ont pas été inspirés

par les députés antiministériels. Pareils articles, pareils appels aux préjugés, à la passion sont intolérables, inexcusables. Je regrette que l'honorable député (M. Lefurgey) ait jugé à propos de citer quelques articles de ce journal qui cherche à soulever l'opinion publique. Nous avons tous une dette à payer à la confédération. Voilà le Canada en voie de prendre sa place au concert des nations. Nous sommes un peuple. Le Canada se compose de plusieurs provinces confédérées et il est tout légitime de s'attendre à ce qu'il soit formulé des revendications ou des demandes tantôt par une province, tantôt par l'autre. Mais en faisant ces revendications, ces demandes, il faut se bien pénétrer de cette pensée : c'est que si elles sont justes et légitimes, la confédération, dans son ensemble, en reconnaîtra la justice et se rendra à la demande de ces provinces. Le pays, dans son ensemble, veut se montrer juste, que dis-je ? non seulement il tient à être juste, mais il veut faire preuve de générosité à l'endroit des petites provinces sœurs de la confédération. Nous désirons accorder à l'île du Prince-Edouard non seulement tout ce qu'elle a droit de revendiquer ; mais, comme elle est la plus petite des provinces en population et en territoire, nous voulons la traiter avec générosité. Je regrette qu'il se trouve dans cette province un journal qui prenne une attitude aussi peu patriotique et qui menace de rompre la confédération.

Je prétends que les clauses et conditions insérées au traité de la confédération ont été parfaitement observées en ce qui concerne la question qui nous occupe : celle des communications par vapeurs entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. J'appelle d'abord l'attention de la Chambre sur le fait que voici : c'est qu'à l'époque où l'île du Prince-Edouard fut admise au sein de la confédération, il n'existait pas de communications d'hiver par vapeur, le seul service existant à cette époque étant celui de bateaux à rames. Ce système subsista jusqu'en 1876, époque à laquelle on lui substitua le service des bateaux à vapeur.

L'honorable député de Dufferin (M. Barr) a formulé une observation que je tiens à relever : il prétend que les gouvernements libéraux n'ont pas traité avec justice la province de l'île du Prince-Edouard. Voyons ce qu'il en est. Le gouvernement conservateur, il est vrai, s'est bien engagé à établir un service de bateaux à vapeur pour assurer les communications avec l'île au cours de l'hiver ; mais il était réservé à un gouvernement libéral de réaliser, le premier, ce projet.

Maintenant qu'il est mieux renseigné, l'honorable député, je l'espère, se rétractera, séance tenante ; car j'en suis convaincu, il lui répugnerait de commettre une injustice à l'endroit d'un gouvernement fédéral qui a bien mérité de cette province. Les premières communications par bateaux à vapeur destinés à remplacer le service suranné des bateaux à rames datent de l'installation du "Northern-Light" sur cette route, et c'est à un gouvernement libéral qu'en revient le mérite. Ce navire s'acquitta de ce service, à la satisfaction générale ; mais c'était un navire en bois et quand il fut devenu vieux, après dix ans de service sur cette route, si je ne me trompe, on décida de le remplacer par un autre bateau à vapeur. C'est le député de Toronto-nord M. Foster), je crois, qui prit cette initiative ; cette initiative fut prise à l'époque où il détenait le portefeuille de la Marine et des Pêcheries. Le steamer "Stanley" fut construit pour le service de cette route et le "Northern-Light" fut retiré du service.

Jusqu'en 1897 ou 1898, on n'utilisa qu'un seul steamer pour ce service. Dans certaines circonstances, le service n'était pas quotidien ; mais il répondait, néanmoins, à tous les besoins, et aux yeux des juges impartiaux, ce service satisfaisait, dans une mesure légitime, aux stipulations du pacte fédératif. Mais est-ce là tout ce que nous avons fait ? Et ici, je dois m'inscrire contre la prétention émise par le député de Dufferin qui semble croire que les gouvernements libéraux n'ont pas rendu justice à l'île du Prince-Edouard—je suppose qu'il n'a pas obéi à l'esprit de parti, en prenant pareille attitude. Il sera peut-être étonné d'apprendre que non seulement le premier steamer d'hiver fut placé sur la route par un gouvernement fédéral, mais qu'un autre gouvernement libéral, celui qui est au pouvoir aujourd'hui, a fait un nouveau pas en ce sens, en installant deux steamers sur cette route. Le steamer "Minto" a été construit en vue de ce service et il fut mis en armement, au cours de l'hiver de 1897-98, et depuis cette époque, deux steamers ont été affectés à ce service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

Et bien que malgré cela il y ait eu, quelquefois, interruption de communications, j'affirme que le service n'a rien laissé à désirer. Nous avons pris les mesures voulues, en prévision des éventualités qui pourraient surgir, comme l'interruption du service des steamers, de façon à ce que le service des dépêches postales ne souffre pas d'interruption. Nous avons obtenu l'ouverture d'un crédit qui nous permet, en cas d'urgence, de recourir au service des anciens bateaux à rames, en vogue antérieurement, à l'admission de l'île du Prince-Edouard au sein de la confédération. Ainsi, aujourd'hui, nous avons à notre disposition deux brise-glace et en outre, ces deux bateaux-poste qui sont le complément du service postal d'hiver. Toutes les mesures voulues ont été prises, afin de doter l'île d'un service de premier ordre.

Cependant, aujourd'hui, la population de l'île formule de nouvelles demandes. Personne n'y peut trouver à redire; c'est dans

M. BRODEUR.

l'ordre naturel des choses. Je ne me plains nullement de ce que les députés de l'île demandent davantage. Si j'ai cité ces faits, c'est afin de prouver au député de Dufferin (M. Barr) que nous avons parfaitement satisfait à nos obligations et que nous avons fait tout ce qu'on était en lieu d'attendre du Gouvernement.

J'aborde maintenant une autre question. Parmi les obligations auxquelles nous avons souscrit figure l'entretien des communications télégraphiques entre l'île et la terre ferme. Ici, il faut l'avouer, notre situation devient quelque peu embarrassante. Avant l'admission de l'île du Prince-Edouard au sein de la confédération, la législature avait établi au bénéfice de la compagnie anglo-américaine ce qui constitue virtuellement un monopole ou au moins ce qu'on prétend être un monopole. Depuis cette époque, la compagnie s'est toujours refusée à accorder à toute autre compagnie le privilège de faire l'exploitation du service télégraphique dans l'île du Prince-Edouard. Le parlement fédéral a accordé une subvention affectée à l'entretien de ces communications télégraphiques. Je dois ajouter ici, pour l'édification du député de Dufferin, qu'il y a quelques années nous avons relevé de $5,000 le chiffre de cette subvention, et cela afin d'assurer le dégrèvement des taxes des communications télégraphiques entre l'île et la terre ferme. J'en suis convaincu, quand l'honorable député aura tenu compte de tous ces faits, il admettra que le Gouvernement a bien mérité des populations de l'île du Prince-Edouard. Mais j'ai dit qu'il avait surgi quelque embarras à cet égard. Lorsque le câble s'est rompu, l'autre jour, entre l'île et la terre ferme, nous nous sommes mis, sur-le-champ, en communication avec la compagnie anglo-américaine, afin de nous assurer si elle ne pourrait pas remédier aux embarras de la situation où se trouvait l'île, en utilisant notre poste de télégraphie sans fil, à Cape-Bell. Malheureusement, à cette époque, nous n'avions pas de poste de télégraphie sans fil, de l'autre côté du détroit, à Pictou. Mais nous avons pris, sur-le-champ, les mesures voulues pour l'établissement d'un poste à cet endroit. Je dois ajouter qu'il n'y a pas interruption de trafic; car les steamers de l'Etat, le " Stanley " et le " Minto " sont tous deux pourvus d'appareils télégraphiques sans fil; l'un de ces steamers se tient toujours au quai de Pictou, et ainsi, aussitôt après la rupture du câble, des communications télégraphiques sans fil furent établies entre notre poste de Cape-Bell, sur l'île, et l'un des steamers se tient toujours au quai de Pictou. Ainsi, je le répète, il n'y a pas eu interruption de communications.

Mais ce n'est pas tout: nous avons pensé qu'il importait d'établir, sans retard, une station télégraphique sans fil à Pictou, tout spécialement dans ce but, et c'est ce que nous avons fait. Je viens de recevoir un rapport d'un des agents du ministère, M. Doutre, qui nous informe qu'il a effectué des arrangements en vue de l'établissement de ce poste à Pictou, et en même temps il a conclu avec la compagnie anglo-américaine des arrangements qui lui permettent d'utiliser notre poste de Cape-Bell.

Tout cela s'est effectué, sans qu'il en ait rien coûté à la population de l'île du Prince-Edouard. Bien que le Gouvernement se soit imposé de lourds sacrifice pour l'établissement de ce poste à Cape-Bell, les taxes des messages télégraphiques échangés entre l'île et la terre ferme ou *vice versa*, sont demeurées au même chiffre; bref, nous avons établi cette communication entre l'île et la terre ferme, sans demander un seul cent à la population de l'île, pour l'usage de la télégraphie sans fil. Nous espérons que le câble sera bientôt reposé; mais, dans l'intervalle, nous aurons effectué une dépense de plusieurs mille dollars.

Monsieur l'Orateur, au cours de leurs observations au sujet du service des vapeurs entre l'île et la terre ferme, certains députés de la gauche ont fait allusion à la construction d'un autre vapeur. Il faut dire que le " Stanley " fait ce service depuis près de vingt ans et qu'aujourd'hui il est devenu suranné. Le Gouvernement songe donc sérieusement à doter l'île d'un bateau à vapeur neuf. Il y a deux ans, on a signalé ce besoin au Gouvernement et celui-ci a fait venir d'Angleterre M. Duguid, un expert, que lord Strathcona nous avait recommandé. En appelant au pays cet expert, le Gouvernement voulait bénéficier de ses conseils relativement à la construction d'un steamer. Les députés ne l'ignorent pas, il se rencontre, au pays, peu d'experts en matière de construction navale, et comme il s'agissait d'une entreprise très importante, le ministère a voulu bénéficier des lumières d'un expert qui commanderait la confiance des constructeurs de navires en Angleterre. M. Duguid a bien voulu se rendre en Nouvelle-Ecosse, afin de conférer avec les autorités provinciales et discuter avec elles les besoins de la situation. Il dressa le rapport que voici, et quand le dossier demandé par l'honorable député aura été déposé sur le bureau, il trouvera ce rapport parmi les autres documents. J'ajouterai que, l'année dernière, quand j'ai dressé mon budget, cette question est venue sur le tapis. Mais, me dira-t-on, pourquoi n'avez-vous donc pas pris une initiative, aussitôt après avoir reçu le rapport de M. Duguid ? C'est qu'une grave objection militait contre pareille initiative et c'est à cela que M. Duguid fait allusion, dans son rapport. Il dit :

D'après les cartes marines les plus modernes, la profondeur de l'eau, à la barre de Pictou, est de 19 pieds, et comme le navire projeté, dans son arrivage d'hiver, aura un tirant d'eau d'environ 21 pieds 6 pouces à l'arrière, il sera nécessaire de pratiquer des travaux de dragage sur une vaste échelle, à cet endroit, afin d'obtenir la profondeur d'eau voulue. Dans les circonstances actuelles, le " Stanley " et le " Minto ", dans leur arrivage

d'hiver sont obligés, en traversant la barre, de faire leur délestage d'eau, afin de débouquer du chenal; opération qui occasionne une perte de temps précieux et n'est pas sans danger, toutes choses qu'il faut éviter.

D'après ce rapport, vu le peu de profondeur de l'eau, à la barre de Pictou, un navire des dimensions de celui que M. Duguid voulait construire n'aurait pu aborder le quai, et voilà pourquoi il n'a pas été construit. Mais même sur cette question, il existe de graves divergences d'opinion. Le capitaine McElhinney, le conseil nautique du ministère, nourrit de bien graves doutes sur la question de savoir si ce bateau pourrait être utilisé. Citons quelques observations formulées par M. McElhinney, dans le rapport qu'il a présenté à mon prédécesseur, l'année dernière :

A mon avis, un steamer d'une plus grande puissance ne réussirait guère à remédier à la situation ; il serait nécessaire de donner à ce navire de plus fortes dimensions, afin d'y emménager les chaudières à vapeur et les machines supplémentaires qu'il faudrait y installer, afin de lui assurer une plus grande puissance. Tout cela tendrait à nécessiter un plus fort tirant d'eau, ce qui gênerait le navire pour entrer dans le port de Pictou à toutes les phases de la marée. Sur un chenal profond et non tortueux, le navire de fortes dimensions et de grande puissance serait bien le meilleur, mais dans les conditions qui existent entre Pictou et Georgetown, les steamers, de dimensions comme celles du " Stanley," sont les meilleurs. Le gros steamer de grande puissance ne saurait être utilisé l'été, vu que le service serait trop coûteux, pour les usages ordinaires.

Ainsi, on le voit, il n'existait pas de divergence d'opinion quant à savoir s'il fallait construire ce steamer, à l'époque en question ; car même ces deux experts, tant celui venu d'Angleterre que celui du ministère, étaient tous deux d'avis qu'il ne fallait pas alors construire pareils navires. M. Duguid affirme qu'il y a une profondeur d'eau insuffisante à Pictou. Le capitaine McElhinney va plus loin et déclare que des navires de pareilles dimensions ne répondraient pas aux besoins de la situation.

Quoi qu'il en soit, je puis donner une assurance aux honorables députés et aux citoyens de l'île du Prince-Edouard : c'est que le Gouvernement fait une étude consciencieuse de la situation, et il est possible qu'à assez brève échéance nous demandions à la Chambre l'ouverture d'un crédit affecté à la construction d'un steamer répondant aux nouveaux besoins de la situation.

J'ajouterai que, l'été dernier, il a été pratiqué des travaux de dragage au port de Pictou. Tous les travaux de déblai nécessaires qu'il faut pratiquer en vue d'assurer une profondeur d'eau suffisante pour répondre aux besoins du bateau à vapeur neuf ne sont peut-être pas encore terminés; mais, je le répète, il s'est fait des travaux de dragage au port de Pictou, et nous comptons que ces travaux seront bientôt terminés, s'ils ne le sont pas encore, à l'heure actuelle. J'ignore la quantité de travaux exécutés l'automne dernier ; mais je le répète, ces travaux se termineront aussitôt que possible, et nous serons alors en mesure de construire un navire répondant aux besoins de l'île. Voilà donc la situation, en ce qui concerne les communications entre l'île et la terre ferme, au moyen de bateaux à vapeur.

Il est donc injuste d'affirmer que ni le gouvernement actuel ni aucune administration précédente n'ont voulu rendre justice à cette province. Dans l'île du Prince-Edouard, on ne se contente pas de dire que le gouvernement actuel a manqué à son devoir, mais on porte la même accusation contre tous les gouvernements précédents. A mon sens, ces menaces de faire sécession, de rompre l'union, sont déplorables, et j'espère que le journal qui a conseillé à la population de prendre cette attitude, mettra fin immédiatement à cette campagne.

J'aborde l'autre question développée ici par le député de Queen (M. A. Martin) : la construction d'un tunnel. On me permettra bien de présenter une courte observation à cet égard, bien que jusqu'ici mon ministère n'ait pas étudié la question. C'est le ministère des Travaux publics qui s'est occupé de la chose ; mais, fort heureusement, j'ai sous les yeux les divers rapports qui ont été préparés à ce sujet, et je tiens à présenter brièvement une ou deux observations. En premier lieu, je désire qu'il soit bien compris que le percement d'un tunnel n'a pas fait partie des obligations consenties par le Gouvernement à l'époque de l'union. Je le répète, la seule obligation que le gouvernement du Dominion ait souscrite à cet égard, est l'entretien d'un bon service de vapeurs pour assurer les communications entre l'île et la terre ferme.

Pendant plusieurs années, la construction d'un tunnel fut préconisée par les députés représentant l'île du Prince-Edouard dans cette Chambre. C'est en 1886, je crois, que la question fut débattue ici, pour la première fois. On ordonna de faire quelques forages, et après l'exécution de ces travaux, on constata que la construction d'un tunnel serait peut-être un projet réalisable, mais l'ingénieur chargé de la direction de ces travaux n'exprima aucun avis à cet égard. Plus tard, en 1891, si je ne me trompe, sir Douglas Fox, un expert faisant autorité en matière de construction de tunnels, fut prié de dresser un rapport sur la question. Ce rapport fut dressé, mais ses conclusions laissaient à désirer. On ne saurait affirmer, d'après les conclusions de ce rapport, qu'il eût été prudent ou judicieux d'entreprendre immédiatement la construction de ce tunnel. Plus tard, un autre rapport fut dressé par M. Palmer, qui porte le coût de ce tunnel à près de $10,000,000.

M. R. L. BORDEN : Quelle est la date de ce rapport ?

L'hon. M. BRODEUR : Le rapport de M. Palmer, je crois, date de 1894 et celui de sir Douglas Fox, de 1891. Le rapport de M. Palmer serait postérieur de quelques années à ce dernier. Dans son rapport, M. Palmer porte à $10,000,000 le coût de construction du tunnel et sir Douglas Fox semble s'être rangé à cet avis. L'année dernière, à la demande des députés de l'île du Prince-Edouard, le ministère des Travaux publics ordonna une nouvelle enquête sur la question et M. Saint-Laurent un des meilleurs ingénieurs au ministère, reçut instruction de dresser un rapport sur la question. Ce rapport que j'ai sous les yeux et qui figurera parmi les documents dont on doit faire dépôt, indiquera si ce projet est, oui ou non, réalisable et quel en serait le coût. Il y a une forte divergence d'opinion entre M. Palmer et M. Saint-Laurent sur la question du coût. Quoi qu'il en soit, on me permettra bien de citer ce que dit M. Saint-Laurent sur la facilité d'exécution du tunnel et sur son coût. Après avoir fait l'examen des rapports dressés par M. Schreiber, par sir Douglas Fox, par M. Palmer, il donne le résultat de ses propres observations, dans les termes que voici :

D'après ce qui précède, il semble qu'il ne soit guère douteux que le projet est parfaitement réalisable. Les opinions de sir Douglas Fox et d'autres experts qui se sont prononcés en faveur de ce projet sont, sans doute, d'un grand poids.

D'autre part, il ne faut pas l'oublier, ces opinions, si favorables qu'elles soient et bien qu'elles s'appuient sur une étude soigneuse et approfondie des conditions qu'on rencontra ne font pas disparaiere l'élément d'incertitude qui se rattache toujours à la construction d'un tunnel.

Même après une étude très soigneuse des formations géologiques, au moyen de forages, etc., etc., il est pour ainsi dire impossible de prévoir, avec le moindre degré de certitude, les difficultés qui se rencontreront dans les tunnels subaquatiques, à cause de l'irrégularité de la stratification, de failles ou de filons défectueux de nature à laisser l'eau pénétrer librement, etc.; et ainsi la construction d'un long tunnel, est toujours un travail fort dispendieux. Bien que le Saint-Gothard ne soit pas un tunnel subaquatique, on a rencontré, dans sa construction, des torrents d'eau qui exerçaient une pression suffisante pour emporter le boisage et les matériaux; tandis que dans la construction d'autres tunnels dans le roc vif, on a souvent rencontré des fissures inattendues, remplies de matières friables laissant l'eau pénétrer, qui ont occasionné des pertes financières et créé d'énormes difficultés.

Voici donc ce que M. Saint-Laurent a constaté et en cela son opinion concorde avec celle exprimée par sir Douglas Fox : c'est que le percement de ce tunnel devra s'effectuer à 150 pieds sous le niveau de l'eau, ce qui démontre bien toute l'étendue des travaux à exécuter. La pente la plus faible que M. Saint-Laurent puisse donner pour la construction serait une pente de 2 p. 100. On le voit donc, il y a des pentes très raides et je ne sais trop si ce ne serait là une grave objection militant contre la construction de ce tunnel. Quant au coût, il dit que le tunnel qui aura environ sept milles et demi de longueur coûtera $15,048,200. Le chiffre de cette estimation est de $5,000,000 supérieur à celle de M. Palmer, ce qui montre bien dans quelle mesure les experts mêmes peuvent différer d'opinion sur une question de pareille importance. Il faut en convenir, il se dresse de graves difficultés devant la construction de ce tunnel et, à mon avis, la Chambre, en discutant une aussi grave question, doit l'envisager au point de vue de la légitimité du projet en lui-même et non pas au point de vue des intérêts de parti.

Je ne suis pas éloigné de croire qu'en nous soumettant cette question, on n'a pas tenu compte uniquement de la légitimité du projet, et qu'en développant leur thèse certains orateurs se sont inspirés d'une pensée politique, au lieu de chercher à faciliter la solution du problème. Je crois avoir pleinement établi que le Gouvernement n'a rien négligé pour répondre aux exigences de la situation qui se dresse devant lui. Au cours de cet hiver-ci, il n'a pas été formulé de plainte grave à l'égard du service entre l'île et la terre ferme. Ce service n'a subi d'interruption que pendant un seul jour, et ainsi on peut dire qu'il est ininterrompu; s'il eût subi une interruption de quelque durée, nous avions prévu cette éventualité, en prenant des mesures, à l'avance, pour assurer le transport des dépêches postales, au cours de l'hiver, entre les caps. En outre, le Gouvernement a entamé des négociations avec la compagnie télégraphique anglo-américaine en Angleterre, ainsi qu'avec la compagnie Marconi, en vue de l'établissement de communications télégraphiques avec l'île. Nous n'avons rien épargné, ni travail, ni argent, pour assurer l'établissement de ces communications à aussi brève échéance que possible. Quant à la question du tunnel, j'hésiterais à formuler un avis personnel à cet égard ; cette question étant du domaine des experts, je n'ai pas qualité pour me prononcer en pareille matière. Il se dresse de graves difficultés devant ce projet, et pour mon propre compte, je l'espère, la Chambre, en s'efforçant de trouver le moyen de trancher ces difficultés mettra de côté tout esprit de parti.

M. A. A. MACLEAN (Queen) (I.P.-E.): Le ministre de la Marine et des Pêcheries conseille aux députés de se dépouiller de tout esprit de parti et de mettre de côté toute considération d'ordre politique, en discutant cette question; or, j'incline à croire qu'il n'a pas mis en pratique la doctrine qu'il préconise. Il a élevé aux nues la générosité des

gouvernements libéraux à l'endroit de l'île du Prince-Edouard; s'il faut l'en croire, les conservateurs au pouvoir ont négligé les intérêts de cette province, et ce sont les libéraux qui ont tout fait; voilà la note dominante de sa harangue. Le ministre s'est encore glorifié de ce que le système télégraphique Marconi fonctionnerait entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard. On m'affirme le contraire, et l'autre jour on nous annonçait que le système, à Pictou, ne synchronisait pas avec celui de l'île du Prince-Edouard. Sans doute, pour mettre les deux systèmes d'accord, on attendait que le ministre fît vibrer son diapason politique, afin de donner le ton.

Je ne veux pas marcher sur les brisées du ministre de la Marine ; non, en abordant l'étude de cette question, je ne me placerai pas au point de vue des intérêts de parti ; je l'étudierai à titre de citoyen de l'île du Prince-Edouard. Qu'on le remarque bien je n'accuse nullement le ministre d'avoir, à dessein et de propos délibéré, présenté les faits sous un faux jour ; non, je prétends seulement qu'il n'a pas fait un loyal exposé de la question. Notre réclamation relativement à l'entretien de communications ininterrompues entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme repose sur les résolutions de 1873, adoptées par le parlement fédéral et par la législature de l'île du Prince-Edouard, puis confirmées par le conseil privé d'Angleterre. Voici le texte :

Le Gouvernement du Canada prendra à sa charge et supportera tous les frais des services suivants :

L'établissment et l'entretien, entre l'île et la terre ferme du Dominion, hiver comme été, d'un bon service par bateau à vapeur, pour le transport des dépêches postales et des passagers.

J'appelle l'attention du ministre sur la dernière partie de cet article qu'il a omise.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député fait erreur ; j'ai cité ce texte.

M. A. A. MACLEAN : Voici la dernière partie du texte :

Mettant ainsi l'île en communication ininterrompue avec l'Intercolonial et le réseau des chemins de fer du Dominion.

Pourquoi le ministre a-t-il omis ces mots?

L'hon. M. BRODEUR : Je les ai cités.

M. A. A. MACLEAN : Pardon, vous n'avez pas cité ce texte.

L'hon. M. BRODEUR : Pardon, je l'ai cité.

M. A. A. MACLEAN : Je vous fais mes excuses. Ce service devait nous assurer des communications ininterrompues avec l'Intercolonial ; or, je le demande au premier ministre et au ministre de la Marine : depuis 1873, le gouvernement fédéral nous a-t-il dotés d'un service de vapeurs propre à nous assurer ces communications ininterrompues avec l'Intercolonial et le réseau des chemins de fer du Canada ? On a parfaitement prouvé ici, ce soir même, que cette stipulation du pacte fédératif n'a pas été observée.

D'année en année, les citoyens de l'île du Prince-Edouard se sont adressés au parlement et ont fait valoir leur réclamation. En 1886, le comte de Granville pria le gouvernement fédéral d'accorder à l'île un bon service de vapeurs, afin d'assurer ses communications avec la terre ferme ; mais le Gouvernement ferma l'oreille à cette demande. En 1901, le parlement canadien adopta une loi accordant à l'île du Prince-Edouard une subvention annuelle de $30,000, à perpétuité et la raison alléguée, c'est que le gouvernement du Canada avait négligé l'entretien d'un bon service de vapeurs, ainsi qu'il avait été stipulé au pacte de 1873. Voici le texte de cette disposition législative :

A dater du 1er juillet 1901, il sera versé à la province de l'île du Prince-Edouard une allocation annuelle de $30,000.

Cette indemnité sera versée et acceptée, à titre de règlement plein et entier de toutes réclamations de ladite province exigibles du gouvernement fédéral et naissant de toute prétendue inexécution des clauses et conditions stipulées au pacte d'union intervenu entre le gouvernement du Canada et ladite province relativement à l'entretien de bonnes communications par vapeur entre l'île et la terre ferme.

Si le gouvernement canadien avait réellement observé cette condition du pacte, pourquoi le gouvernement actuel a-t-il accordé à l'île du Prince-Edouard cette subvention annuelle de $30,000, à titre d'indemnité, pour violation du pacte ? Pense-t-on qu'un Gouvernement ou un Parlement, doué de sens commun, aurait accordé pareille subvention annuelle de $30,000, à titre d'indemnité pour quelque réclamation reposant sur une simple supposition ou allégation ? Non. La réclamation présentée, à cette époque, au parlement canadien par la province de l'île du Prince-Edouard était parfaitement authentique et légitime, et le parlement fédéral a reconnu la légitimité de cette demande.

Les citoyens de l'île disaient encore que bien que le gouvernement et le parlement du Canada aient adopté cette loi, reconnaissant qu'en fait, il avait négligé l'entretien de ce service de bateaux à vapeur, il a continué depuis cette époque, à négliger ce service. Le ministre de la Marine affirme que le peuple canadien a fait preuve de générosité à l'endroit de la province de l'île du Prince-Edouard et qu'elle ne saurait se plaindre à bon droit. En présence de ce statut, comment peut-il formuler pareil argument? Mais, s'écrie le ministre, nous vous avons dotés d'un service de steamers au cours de l'année 1906, ce service a passablement bien fonctionné ! J'en conviens, mais antérieurement à 1906 quelle était la situation ? Je tiens à rappeler au ministre un fait dont l'importance ne saurait lui échapper et dont il doit bien se pénétrer. La législature de l'île du

Prince-Edouard a le devoir de faire valoir les réclamations de cette province auprès du gouvernement fédéral, relativement à l'inexécution des conditions du pacte d'union, chaque fois qu'elle a une réclamation à présenter. En 1901, la province reçut l'indemnité à laquelle je viens de faire allusion. En 1905, elle présenta une nouvelle réclamation. Elle déclara qu'elle n'accepterait pas cette subvention annuelle de $30,000, comme règlement de tout compte, à perpétuité, mais qu'elle ne l'acceptait qu'à titre d'indemnité pour l'inexécution du pacte, pour le passé, et que fit-elle ? En 1905, la législature de la province adopta une résolution, qui fut proposé par le premier ministre appuyé par le chef de l'opposition, M. Mathieson. Je vais donner lecture de cette résolution, car elle contient, sous une forme concise, un exposé circonstancié des réclamations de l'île du Prince-Edouard contre le gouvernement fédéral :

Nous, les fidèles et dévoués sujets de Sa Majesté, membres de l'assemblée législative de l'île du Prince-Edouard, convoqués en réunion générale, venons auprès de Votre Excellence et lui exposons:

1. Que le premier jour de juillet 1873, l'île du Prince-Edouard fut admis au sein de la Confédération du Dominion du Canada, sous certaines clauses et conditions énumérées dans un décret de Sa Majesté la Reine en conseil privé, en date du 26 juin 1873.

2. Que, dans les dites clauses et conditions de l'union, il est expressément stipulé que le Gouvernement du Dominion prendra à sa charge et effectuera tous les frais se rattachant à l'établissement et à l'entretien d'un excellent service de bateaux à vapeur, pour le transport des dépêches postales et des passagers entre la province et la terre ferme du Dominion, hiver et été, de façon à assurer à cette province des communications ininterrompues avec le chemin de fer intercolonial et le réseau des chemins de fer du Dominion.

3. Que, antérieurement à l'époque de la confédération et à cette époque-là même, la province se trouvait dans une situation de prospérité extraordinaire ; que ses taxes de douane et d'accise étaient d'un chiffre peu élevé et ses recettes, suffisaient à l'entretien du service public; que le principal obstacle qui l'empêchait de réaliser de plus grands progrès était l'état d'isolement dans lequel elle se trouvait. Dans ces circonstances la proposition formulée par le Dominion, proposition tendant à assurer à la province des communications ininterrompues avec le réseau des chemins de fer du Dominion fut ce qui l'engagea la plus puissamment à se confédérer.

Je tiens à appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur les derniers mots de cette résolution : " Dans ces circonstances, la proposition formulée par le Dominion, proposition tendant à assurer à la province des communcations ininterrompues avec le réseau des chemins de fer du Dominion fut ce qui l'engagea le plus puissamment à se confédérer ".

Le ministre affirme qu'antérieurement à l'époque de la confédération, l'île était privée de communications par bateaux à vapeur avec la terre ferme. C'est parfaitement vrai ; mais le mobile le plus puissant qui poussa l'île du Prince-Edouard à entamer des négociations, ce fut cette promesse que le gouvernement fédéral lui fit, au cas où elle se confédérerait : l'établissement d'excellentes communications par bateaux à vapeur, de façon à relier l'île au réseau des chemins de fer de la terre ferme.

4. Cette stipulation insérée au contrat n'a jamais été exécutée. En 1884, une adresse collective de l'assemblée législative et du conseil législatif de cette province fut présentée au Gouverneur général en conseil, exposant les griefs dont se plaignait cette province, par l'inaccomplissement des clauses et conditions stipulées dans l'acte d'union. La province ne cessa de faire valoir auprès du gouvernement fédéral la réclamation mentionnée dans cette adresse collective, jusqu'en 1901, époque où il intervint un règlement, en ce qui concerne la perte d'ordre financier, règlement par lequel le gouvernement fédéral s'engage à verser à cette province une subvention annuelle de $30,000 en satisfaction de toutes demandes formulées jusqu'à cette époque ; mais dans ce règlement, il n'est nullement tenu compte de notre perte de population, perte qui ne fut révélée que lorsque le recensement de 1901 eut été confectionné.

5. Depuis l'année 1891, il n'a été apporté aucun perfectionnement au service ; et au cours de ces années dernières, il y a eu fréquente interruption des communications par bateaux à vapeur, notamment en 1903, alors que ces communications ont été interrompues pendant soixante-quatre jours consécutivement; et au cours de la présente année, 1905, alors qu'elles ont été interrompues pendant cinquante-neuf jours consécutivement. Le service a été défectueux, sujet à fréquentes interruptions, et il s'est produit de fréquents retards dans le transport des dépêches postales et des passagers, ainsi qu'il est mentionné dans l'annexe " A " ci-jointe.

Que, durant les périodes au cours desquelles le service des vapeurs a été interrompu, les passagers faisant le voyage circulaire entre la province et la terre ferme ont été exposés à de graves inconvénients et à de sérieux dangers, en passant les "Caps" sur des bateaux découverts, de la façon en vogue il y a plus d'un demi-siècle ; tandis que le transport du courrier a été plus défectueux qu'il ne l'était, à l'époque primitive de notre existence provinciale. A cette époque, le transport des dépêches postales était confié à des bateaux à chaque trajet, tandis que, depuis plusieurs années, le transport d'une forte et importante partie des dépêches est interrompu et ajourné jusqu'au rétablissement du service des vapeurs, ainsi qu'il est mentionné dans l'annexe " B ".

7. Que de l'irrégularité et des défectuosités du service d'hiver, il est résulté des pertes incalculables, non seulement pour la population de cette province, mais pour toutes les maisons commerciales du Canada faisant affaires dans l'île du Prince-Edouard. Les marchandises de nature périssable, en transit, perdent toute valeur, d'autres marchandises, à cause des retards, se détériorent et arrivent trop tard pour qu'on les puisse placer sur le marché; bref, le cours des affaires a éprouvé de si profondes perturbations qu'il en résulte souvent de graves pertes financières.

8. Que les moyens de communication actuels sont tellement défectueux qu'ils rendent presque impossible l'exploitation des industries manufacturières qui importent leurs matières premières ou exportent leurs produits ; et par le passé, cela a eu pour conséquence d'empêcher l'établissement de nombre d'industries de ce genre, et de faire tort aux industries existantes et même de provoquer la fermeture de ces établissements ; aussi, en est-il résulté de graves pertes. Bref, le mouvement commercial de tout le pays et son développement économique ont été, pour ainsi dire, paralysés. La profonde agitation à laquelle ont donné lieu ces griefs s'est récemment traduite dans le mémoire adressé à votre Gouvernement par les représentants des chambres de commerce et des intérêts agricoles et commerciaux de cette province.

Parlant de l'attitude de quelques journaux publiés dans la province, le ministre s'est écrié que pareille attitude est inexcusable et qu'il est souverainement regrettable, à ses yeux, qu'un journal canadien puisse s'oublier au point de menacer de rompre l'union. Or, quel est le langage dont se sert la législature de l'île du Prince-Edouard, dans une résolution votée délibérément par chaque membre de cette législature. C'est le langage même cité par le "Guardian", journal publié par M. McCready, un de nos distinqués journalistes canadiens.

A mon avis, M. McCready n'écrivait pas un article de rédaction, sans être convaincu qu'il est dans le vrai et qu'il consulte les plus chers intérêts du peuple, en publiant cet article. M. McCready s'appuie sur la résolution adoptée par la législature de cette province et présentée au parlement fédéral en 1905. Le 9e article de cette résolution est ainsi conçu :

Il est représenté que c'est à la négligence apportée par le Gouvernement à exécuter dans son intégralité la clause du pacte relative à l'entretien de communications ininterrompues qu'il faut attribuer, dans une large mesure, la perte de population que nous avons subie et comme conséquence de cette perte, la réduction effectuée dans le chiffre de notre représentation au parlement fédéral, châtiment infligé, pour ainsi dire à la province pour le manquement dont s'est rendu coupable le gouvernement fédéral, et en même temps cause d'affaiblissement du pouvoir réparateur que nous pourrions exercer.

Il y a plusieurs autres clauses qui mettent en relief les revendications de la province, présentées par plusieurs orateurs, ce soir. On a beaucoup appuyé sur l'agitation qui règne en ce moment dans l'île du Prince-Edouard. A mon avis, ni le gouvernement actuel ni ses prédécesseurs ne sauraient imputer à crime cette agitation aux populations de l'île. D'année en année, depuis 1873, les représentants de l'île au sein de ce Parlement, ainsi que la législature de cette province n'ont cessé d'importuner le Parlement et de le presser d'exécuter les conditions du pacte fédératif. Depuis que



nous faisons partie de la confédération, le parlement fédéral n'a guère tenté d'efforts pour remplir les obligations qu'il a souscrites, à l'époque de la confédération. Il nous a dotés d'un steamer il est vrai ; mais tout ce que nous avons reçu, on nous l'a donné de mauvaise grâce, à contre-cœur. Les représentants de l'île du Prince-Edouard occupent une situation tout à fait unique, dans cette Chambre. De jour en jour, on les a vus exposer ici les griefs de leurs concitoyens, et chercher à bien convaincre la Chambre que le pacte de 1873 n'a jamais été exécuté. Et, cependant, c'est un pacte solennel, imposant des obligations sacrées. Le Parlement a le devoir de respecter les conditions de ce traité au même titre qu'il est tenu de payer son traitement au premier ministre ou à tout autre serviteur de la couronne et du peuple.

Le Canada et l'île du Prince-Edouard sont parties à un contrat et le Canada, non seulement n'a jamais rempli sa part des obligations, mais il ne s'est pas fait scrupule d'exiger de l'île du Prince-Edouard sa part entière d'impôts pour les entreprises publiques et autres fins fédérales. Le gouvernement du Canada est la cause que notre population a diminué et que notre représentation dans cette Chambre a été réduite. Ce qui nous a été accordé ne représente qu'une partie de ce à quoi nous avions droit, et nous l'avons obtenu plutôt à titre d'aumône qu'autrement.

Le Gouvernement nous trouve insatiables et prétend que nous ne sommes pas excusables de revenir à la charge tous les ans, pour revendiquer les droits de notre province. Nous prétendons, de notre côté, que nous sommes outrageusement négligés et qu'on nous traite avec mépris. C'est plus qu'humiliant pour une population fière et libre, d'être obligé de supplier, pour obtenir justice. Il doit assurément y avoir un remède à cette situation. Si le Gouvernement croit avoir agi équitablement envers nous, malgré les protestations réitérées de la législature provinciale, pourquoi n'institue-t-il pas une commission chargée de faire une enquête sur la situation. Que le Gouvernement s'informe d'abord si la population de l'île est satisfaite et si elle considère que les conditions du pacte fédéral ont été remplies. Nous avons l'opinion de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et il est d'avis que le pacte a été fidèlement exécuté. La population de l'île prétend que non, et elle devrait être entendue.

Puisque les commissions royales sont à l'ordre du jour, pourquoi ne pas en instituer une pour répondre aux vœux de la province? Pour se rendre aux désirs de l'Ouest le Gouvernement n'a pas hésité à dépenser des millions de dollars, afin de construire un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique. Est-ce la population du Canada qui a demandé la construction de ce chemin ?

Peut-on mentionner le nom d'un seul citoyen du Canada qui ait demandé la construction d'une voie ferrée transcontinentale?

Un DEPUTE : Il y en a un seul.

M. A. A. MARTIN : Il y en a peut-être un, et pour se rendre à son désir, le Gouvernement va dépenser $150,000,000 ou plus, de l'argent du peuple. Aux dernières élections, les électeurs du Canada ont approuvé cette entreprise. Ils ont dit qu'il n'était que juste d'employer ainsi les deniers publics et de construire cette grande voie ferrée dans l'intérêt du commerce canadien.

La Colombie-Anglaise avait déjà le chemin de fer canadien du Pacifique et ne demandait pas un second chemin de fer parce que les conditions du pacte fédéral avaient été exécutées à son égard. Les conditions prises envers les Provinces maritimes ont été remplies par la construction de l'Intercolonial. Il n'y avait donc pas d'obligation de construire un nouveau transcontinental, et cependant le Parlement a consenti volontiers à faire cette dépense considérable dans l'intérêt du commerce du pays. Mais le commerce de l'île du Prince-Edouard augmente aussi et nous avons autant de droit que la population de l'ouest d'exiger du Gouvernement qu'il tienne compte de nos nouveaux besoins.

Il y a quelques jours l'honorable ministre des Chemins de fer (l'hon. M. Emmerson) disait qu'il a été dépensé environ $500,000,000 pour répondre aux demandes croissantes du trafic. Pourquoi, alors, ne pas accorder 9 ou 10 milions de dollars pour la construction d'un tunnel? Que serait cette dépense pour un pays comme le Canada dont le budget annuel atteint près de $105,000,000? Ce ne serait qu'une goutte d'eau dans une cuvette et cependant, elle mettrait fin à beaucoup de malaise et de mécontentement. Le ministre de la Marine et des Pêcheries prétend que ce tunnel coûterait $16,000,000. Supposons-le. Le ministre base sa prétention sur l'opinion d'un ingénieur dont je n'avais jamais entendu mentionner le nom avant aujourd'hui et je doute fort que ce soit un homme bien en évidence dans sa profession. Cet ingénieur prétend que ce tunnel coûterait $16,000,000, mais sir Douglas Fox et son adjoint, M. Palmer, disent qu'il peut être construit pour $10,000,000.

Pourquoi le Gouvernement n'accorde-t-il pas cet argent ? Pourquoi continuer indéfiniment à construire des steamers et à faire une foule d'autres dépenses ? L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dit qu'il n'y a pas assez d'eau dans le port de Pictou et qu'il faut draguer la barre à l'entrée de ce port. Même avec cela, qu'arrivera-t-il ? Pourra-t-il maintenir des communications ininterrompues avec la terre ferme? Quand même il aurait une douzaine de steamers à sa disposition, il n'y aurait encore qu'un moyen de nous donner des communications stables de remplir les conditions du pacte conclu en 1873 ; ce serait de construire un tunnel de manière à ce que l'Intercolonial pénétrât dans l'île du Prince-Edouard.

Le Gouvernement a institué une commission du transport qui, l'an dernier, nous a coûté $14,884. Cette commission s'est transporté à l'île du Prince-Edouard et a constaté que les habitants de cette province payaient, pour le transport de leurs produits, plus cher que les habitants de toute autre province du Canada. Où est ce rapport ? Ses conclusions ont-elles jamais été mises à exécution ? Ce rapport a eu le sort de beaucoup d'autres faits par des commissions instituées par le gouvernement actuel et qui dorment dans les casiers des ministères.

Je sais d'une manière certaine, qu'il a été attesté sous serment, devant la commission à Charlottetown que les moyens de transport dans l'île du Prince-Edouard étaient insuffisants et les taux exorbitants. Les commissaires n'ont pu retenir leur étonnement d'apprendre que la population de l'île avait pu subir si longtemps un pareil état de choses. Cependant, rien a été fait.

Le Gouvernement a institué une commission des cours d'eau qui nous a coûté l'an dernier, $19,944, une commission des pêcheries, qui a coûté $14,431, une commission des assurances qui a dépensé $19,995, sans compter une somme de $30,000 couverte par un mandat du gouverneur général, soit un total de $50,000 pour cette seule commission.

La seule de ces commissions qui eut pu être de quelque utilité pour l'île du Prince-Edouard était la commission des transports. Elle s'est transportée dans l'île, elle a recueilli des dépositions et a exprimé librement son opinion sur la question ; mais cette opinion n'a pas eu, sur les décisions du Gouvernement, plus d'effet qu'un claquement de doigts.

Je crois que la Chambre est parfaitement au courant de la manière dont l'île du Prince-Edouard a été traitée. Le Gouvernement ne peut pas plaider ignorance. Je suis convaincu que si la question était laissée au jugement individuel des membres de cette Chambre, les conditions auxquelles l'île a consenti à entrer dans la confédération seraient bientôt remplies à la lettre. Mais c'est au Gouvernement que nous avons affaire et son porte-parole dans l'occasion, est le ministre de la Marine et des Pêcheries qui prétend que le Gouvernement n'est pas tenu de construire un tunnel et que les communications qu'il donne entre l'île et la terre ferme sont aussi bonnes que celles qu'il est tenu de donner. Si l'honorable ministre veut se rendre à l'île du Prince-Edouard à l'époque de l'année où l'insuffisance de ces moyens se fait plus cruellement sentir, il se rendra compte des énormes inconvénients que cette population a à subir.

Notre popuation n'est pas satisfaite des conditions présentes et d'une extrémité à l'autre de la province, il n'y a qu'un sentiment, c'est que les conditions du pacte fédé-

ral doivent être respectées et qu'on ne se contentera plus de vaines promesses. L'honorable ministre a voulu faire croire à certains députés d'Ontario qui ont parlé en faveur des réclamations de l'île du Prince-Edouard, que cette province n'a pas raison de se plaindre. L'honorable ministre me permettra de donner lecture d'un article publié par un des principaux journaux de Toronto, qui me parait poser la question clairement et équitablement. Cet article a été publié dans le " News " de Toronto, le 6 janvier. J'espère que l'honorable premier ministre admet que le rédacteur de ce journal est un homme capable :

L'est du Canada est-il négligé ? Les hommes publics de l'île du Prince-Edouard disent que le gouvernement fédéral ne s'inquiète pas de la prospérité de cette province et emploie toutes ses ressources au développement de l'ouest. Les esprits sont tellement montés dans l'île, que partout on rencontre des gens qui demandent à se retirer de la confédération. Le cri, c'est qu'Ottawa a manqué à la foi jurée. Les deniers publics ont été libéralement dépensés pour l'ouest, pendant que les moyens de communication entre l'île et la Nouvelle-Ecosse sont restés ce qu'ils étaient à l'époque de la confédération. Le " Guardian " de Charlottetown résume la situation dans un vigoureux article intitulé : " Ça ne peut pas durer ". L'auteur prétend que dans des conditions équitables la population de l'île serait de 142,500, au lieu d'être de 95,000 ; mais que " le Canada, après avoir obtenu l'accès de notre marché et l'avoir entouré d'un mur fiscal, nous a complètement délaissé pour s'occuper de développer l'ouest... Notre port qui était toujours encombré de navires est maintenant désert ; nos quais où, il y a quarante ans, s'agitaient les équipages de nombreux voiliers sont devenus inutiles et tombent en ruines ".

L'auteur dit que le Canada ne peut pas permettre que la population des bords de l'Atlantique se dise opprimée et maltraitée. Il demande s'il est digne d'hommes d'Etat d'envoyer des navires brise-glace à la baie d'Hudson, et d'en refuser à l'île du Prince-Edouard. Comme conclusion, l'article demande au gouvernement fédéral de remplir à la lettre et dans un esprit de justice et de libéralité, le pacte de 1873, qui a été constamment ignoré. Les excédents de recettes d'une seule année, dont on se vante tant, suffiraient à la tâche. La dernière phrase de l'article est à citer : Nous sommes peu nombreux, notre population est dispersée et écorchée, cependant, nous avons lentement, à contre-cœur mais fermement décidé que nos relations avec le Canada devront être améliorées au plus tôt ou..... rompues à jamais.

Il n'est pas possible que ce pays permette le développement de sentiments semblables. Et pourtant c'est un pays libre et s'il existe une injustice, de tels sentiments seront exprimés. Peut-être si le gouvernement fédéral voulait faire quelque tentative pour remédier à l'injustice, il accomplirait une œuvre remarquable et patriotique. La difficulté a été et est encore que le Gouvernement ne tient pas compte de l'attitude hostile ou favorable de toute la population de l'île.

Je crois que cet article exprime l'opinion générale dans la province aujourd'hui.

M. A. A. MARTIN.

J'appellerai maintenant l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur un autre point. Cette année, le port de Charlottetown est resté ouvert jusqu'au 12 janvier. Cette ville est située, géographiquement, au centre de la province ; elle est aussi le centre commercial de l'île, l'endroit où se tient le commerce de gros. Or, du 9 décembre au 12 janvier, les navires d'hiver n'ont fait que deux voyages à Charlottetown, bien que le port fût constamment libre et que les navires à voile entrassent et sortissent tous les jours, à destination d'Halifax, des détroits de Canso, ou autres ports.

Le président de la chambre de commerce, qui est un libéral, je crois, expose la situation clairement, dans une lettre qu'il adressait au " Patriot " au mois de janvier dernier. Il disait :

Bien que le port soit presque aussi libre de glace qu'en été et que les voiliers naviguent entre l'île et la terre ferme, avec la plus grande facilité, les steamers d'hiver sont relégués à Georgetown, presque à l'extrémité de l'île, et les marchands de Charlottetown qui font les deux tiers du commerce d'importation et d'exportation de la province sont obligés de payer de $10 à $20 de plus par wagon, sur toutes leurs marchandises et, pour combler la mesure on leur impose un horaire d'hiver absolument contraire à tous leurs intérêts. Je crois que nous avons atteint la limite ou la patience cesse d'être une vertu.

Voilà un état de choses que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne peut pas ignorer. Je n'ai pas le moindre doute que la chambre de commerce de Charlottetown le lui a fait savoir. Le port de cette ville, situé au centre de la province est resté libre du milieu de décembre, au milieu de janvier, et les navires d'hiver du Gouvernement n'ont fait que deux voyages. Les marchands de la terre ferme sont aussi obligés de payer de $10 à $20 de plus pour chaque wagon de marchandises qu'ils expédient sur la terre ferme. Où est la justice ? Le ministre sait cela aussi bien que moi, mais il ne s'en occupe pas. Il laisse les capitaines de ces navires agir à leur guise. Ces capitaines ont de longs états de service ; ils étaient des marins très capables, pouvant conduire un navire dans n'importe quelle partie du monde, mais ils sont maintenant trop âgés. Quelques-uns dépassent la soixantaine et devraient être remplacés par de plus jeunes, qui ne craindraient pas de se rendre dans un port comme celui de Charlottetown. Ces capitaines ont admirablement rempli leur devoir pendant quinze ou vingt ans, et on devrait leur accorder une pension de retraite, comme l'on fait pour les employés de chemins de fer. Ils ont fait leur part de travail au service du pays, et ils devraient être remplacés par de plus jeunes. Je conseillerais au ministre de la Marine et des Pêcheries de faire pour ces officiers de son département ce qu'on fait pour les em-

ployés du département des Chemins de fer, et s'il n'y a pas de loi permettant de leur payer une pension, qu'on en fasse une.

Les taux de transport sur l'île sont exorbitants. J'ai reçu, aujourd'hui même, une lettre d'un des marchands les plus importants de Charlottetown, et il me cite un exemple de la manière dont nous sommes traités sous le rapport des taux. Voici ce qu'il dit :

Si on voulait seulement réduire ces malheureux taux d'hiver. Ils sont exorbitants. Nous avons reçu aujourd'hui 80 livres de corde de manille d'Halifax, et le transport a coûté $2.88, soit 36 cents par 100 livres. En été, le fret aurait été d'un tiers de cette somme.

La somme est peu considérable, me direz-vous, mais c'est continuellement ainsi. Refléchissez bien : les deux tiers de plus pour le transport entre Halifax et l'île, qu'en été; et ce transport se fait tout le temps par le Gouvernement, l'Intercolonial sur la terre ferme, les navires du Gouvernement, par eau, et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, sur l'île. Les différentes chambres de commerce de la province ont signalé ces abus au Gouvernement, mais il ne fait rien pour y remédier.

Cette province a raison d'être mécontente de sa situation. Pour l'information du ministre je lirai une lettre publiée dans le "Patriot" il y a à peine quelques jours, et écrite par un des plus zélés partisans du gouvernement actuel, sur cette question des taux de transport. La lettre est signée par l'honorable M. Joseph Read, mieux connu sous le nom du capitaine Jos. Read. C'est un ami du ministre de la Marine et des Pêcheries et je la lui passerai, s'il n'en saisit pas bien la lecture :

JUSTICE OU SECESSION.

Summerside, 15 janvier 1907.

Monsieur,—J'ai suivi les journaux ces dernières semaines et je dois dire que je suis de votre avis. Le Canada devra rendre justice à notre population ou nous permettre de sortir de l'union. Il vaudrait cent fois mieux se séparer que de continuer à subir beaucoup plus longtemps, de pareilles injustices.

Mais la confédération ne peut pas exister sans l'île du Prince-Edouard. L'île deviendrait un repaire de contrebandiers qu'il faudrait faire surveiller par la moitié de la population du Canada, par tous ses hommes disponibles en été, et encore on ne réussirait pas à empêcher la contrebande. Il faut donc trouver un autre moyen. Ceux qui sont actuellement à notre disposition sont mal employés.

Vous les journalistes, les hommes politiques, les avocats, les médecins, les cultivateurs vous ne ressentez pas la moitié, que dis-je, la dixième partie, des injustices qui nous sont faites, à nous qui cherchons des marchés pour écouler les produits de la province.

Voici une lettre d'un des principaux importateurs de Sydney ; je vous envoie l'original. Vous supprimerez le nom de la maison que je ne suis pas autorisé à divulguer. Cela vous donnera une idée de la manière dont on nous traite, même à présent.

Le foin dont il est question dans cette lettre est parti de Summerside le 26 décembre et n'était pas rendu à Sydney le 11 janvier.

JOSEPH READ.

Ci-joint la lettre mentionnée plus haut :

Sydney, 11 janvier 1907.

MM. Jos. Read et Cie, Summerside,

Messieurs,—La première consignation de foin que vous nous avez envoyée n'a pas été livrée en entier—il en manque plusieurs tonnes. Quel service nous donne ce grand gouvernement libéral ? Nous n'avons reçu qu'une partie de la consignation ; le reste est allé Dieu sait où. Voici un autre exemple de la manière dont le service est fait :

Une consignation de volaille expédiée de la gare d'O'Leary, le 17 décembre est arrivée trop tard pour être mise sur le marché de Noël, et a dû être vendue à sacrifice. M. Read, le plus tôt vous aurez le tunnel, le mieux ce sera !

Cette lettre est écrite par un commerçant posé et refléchi de l'île du Prince-Edouard à une maison de Sydney, avec laquelle il est en relations d'affaires, et il expose la situation telle qu'elle est. On pourrait citer beaucoup de cas du même genre. Des marchandises expédiées de l'île du Prince-Edouard le 17 décembre, n'étaient pas rendues à Sydney, à 100 milles plus loin, le 11 janvier. Le marché de Noël a été manqué et il en est résulté de fortes pertes pour l'expéditeur et pour le consignataire. Le Gouvernement prétend que nous n'avons pas raison de nous plaindre, que nous pouvons aller à l'île du Prince-Edouard et y envoyer nos marchandises. Mais dans quelles conditions s'y rend-on ? Si un membre de cette Chambre désire aller à l'île du Prince-Edouard que doit-il faire ? Si c'est dans le mois de juillet, il prend le convoi à la gare centrale à Ottawa et est rendu à Charlottetown dans 28 ou 29 heures. A l'heure présente, il lui faut quatre ou cinq jours pour faire ce trajet. Et comment s'accomplit le voyage en sens inverse ? Un habitant de l'île du Prince-Edouard qui désire venir à Ottawa part de Charlottetown à neuf heures du soir et se rend à Georgetown, à une distance de 48 milles, et il monte à bord du "Minto" ou du "Stanley". Il trouve à bord, 50, 60 ou peut-être 100 passagers et le navire n'est aménagé que pour 11 personnes. Il arrive à Georgetown entre onze heures et minuit. Il se rend dans le fumoir et se couche sur le plancher ; peut-être trouvera-t-il une chaise dans la salle à manger du "Minto" ou du "Stanley", et il s'installera le plus commodément possible, pour la nuit.

Quelques dames pourront peut-être avoir une cabine, mais pas toutes. Georgetown possède peu d'hôtels et peut-être sont-ils remplis avant l'arrivée du train. Le voyageur qui veut aller dans le Nord-Ouest doit passer toute la nuit dans ce navire encombré—dans quel état est-il pour entreprendre le voyage de Vancouver. Il est obligé de prendre une journée de repos à Pictou, ou

si le temps ne le lui permet pas, il tombe malade avant d'arriver à Montréal. A Pictou il faut attendre dix heures environ, avant de prendre le train. De là, il se rend à Truro, dans les plus misérables wagons qu'il soit possible de trouver sur le continent américain—des wagons dans lesquels on devrait avoir honte de transporter des êtres humains.

Voilà comment le Gouvernement traite les habitants de l'île du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse et cela n'empêche pas l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de déclarer que nous n'avons pas raison de nous plaindre. Vraiment? Qu'il aille s'en assurer par lui-même. Qu'il fasse le voyage. Je le lui conseille. Il n'a jamais envoyé un homme intelligent à l'île du Prince-Edouard en hiver ; il se contente des rapports des capitaines de ses navires qui font ce qu'il veulent, arrivent et partent quand bon leur semble.

S'il veut se rendre compte de la situation qu'il envoie un homme compétent d'Ottawa, ou s'il n'en trouve pas ici, qu'il en prenne un dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick, et cet homme lui dira si la population de l'île du Prince-Edouard est bien ou mal traitée. S'il envoie un homme intelligent, il apprendra que nous sommes odieusement maltraités. Les rapports qu'il reçoit sont enjolivés et faux. J'avertis le premier ministre que le Gouvernement n'a pas été fidèlement renseigné par ceux qui sont chargés du service d'hiver, à l'île du Prince-Edouard. On supprime les trois quarts, les sept huitièmes de la vérité, et malgré les demandes répétées de la population de l'île, le Gouvernement a toujours refusé d'envoyer sur les lieux un homme compétent, chargé de faire un rapport impartial.

Il y a ici, dans le département de la Marine des fonctionnaires qu'on pourrait envoyer dans l'île du Prince-Edouard, en hiver. Nous n'en avons pas besoin en été, car en été les navires du Gouvernement font le service des pêcheries et des Travaux publics, mais en hiver, nous aurions besoin d'un homme intelligent et compétent. Il n'est pas nécessaire que ce soit un officier du départemnt de la Marine ; il suffirait d'un homme intelligent au courant des affaires et qui serait payé pour cette besogne. Il est inutile de donner $120 à un jeune garçon, pour faire ce travail. Que le premier ministre fasse ce que je lui demande et il aura une idée toute différente de la situation.

Le "Sun", de Saint-Jean, qui était autrefois un journal conservateur, mais qui depuis quelque temps est tout dévoué aux intérêts du parti libéral, voyant qu'on disait partout que le service était déplorable, envoya un de ses rédacteurs à Georgetown, et quel récit fit-il de son voyage ? Je me permettrai de citer quelques extraits de ce rapport qui a paru dans le "Sun", le mois dernier :

M. A. A. MARTIN.

Le trafic des voyageurs.

Pour aller de Saint-Jean à Charlottetown, on part d'ici, disons lundi à midi ; on arrive à Pictou à dix heures et demie du soir et l'on couche à bord du navire ou à l'hotel, et on arrive à Georgetown—s'il n'y a pas de glace dans les détroits—à dix heures et demie du matin, pour arriver finalement à Charlottetown à une heure de l'après-midi. Le prix d'un billet, aller et retour, est de $15.95 au lieu de $8.95 en été et en plus, il faut payer pour les repas et le coucher au moins $2.75, tandis qu'en été, cela ne coûterait que 50 cents. Le navire qui fait ce service possède des cabines pour environ le quart des voyageurs. Le "Stanley" a des lits pour 14 passagers et le "Minto" pour 10. Bien qu'on ne puisse pas exiger que ces navires aient des cabines pour ceux qui s'embarquent le soir, au lieu d'aller à l'hôtel, il n'en est pas moins vrai, comme cela est arrivé deux fois la semaine dernière, que ces navires restent en route toute la nuit suivante, et qu'alors les passagers n'ont pas le choix d'aller à l'hôtel. Le spectacle de huit hommes entassés dans un fumoir de quatre pieds sur six, ou d'une demi douzaine de dames fatiguées, enfermées dans une cabine, n'a rien d'agréable à l'œil, et cependant, il se voit fréquemment. Les passagers paient pour le voyage, mais ils doivent aussi payer pour chaque repas, quand le navire est retardé par les glaces, et cette dépense est souvent assez élevée.

C'est un journal libéral qui parle ainsi. Chaque mot de ce compte rendu est l'exacte vérité. Supposons qu'au lieu de quelques chose comme $5.90 pour un billet d'aller et retour entre Ottawa et Montréal, on demande $15 ; que diraient les citoyens d'Ottawa ? Que diraient les citoyens de Montréal ? Ils se révolteraient. Faut-il s'étonner, si les habitants de l'île du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, les hommes d'affaires et autres qui sont obligés de voyager s'indignent d'un pareil état de choses, qui subsiste en dépit des protestations de la commission nommée par le Gouvernement lui-même, et en dépit des protestations de toutes les chambres de commerce de l'île du Prince-Edouard et en dépit des protestations de la chambre de commerce maritime qui s'est réunie à Amherst, au mois d'août dernier.

Il n'y a pas que les journaux libéraux du Nouveau-Brunswick qui dénoncent cet état de choses. Pour l'édification du ministre de la Marine et des Pêcheries je citerai encore ce que dit le "Patriot" qui n'est pas un journal conservateur, mais bien au contraire une des feuilles libérales les plus violentes du pays. Malgré cela, il ne peut accepter en silence la situation faite à la province de l'île du Prince-Edouard. Voici ce qu'il publie dans son numéro du 29 janvier :

Tarif du transport.

A plusieurs reprises la chambre de commerce de Charlottetown et la chambre de commerce maritime ont discuté la question des tarifs de transport entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

On a adopté des résolutions énergiques et les journaux ont publié des colonnes sur ce sujet.

La question est d'un intérêt vital pour cette province qui se trouve handicapée en sa qualité d'insulaire et par sa position géographique.

Bien souvent le "Patriot" a discuté cette question, et tout récemment, le Gouvernement nous a apporté quelque soulagement en réduisant le tarif sur les bateaux d'hiver au taux du tarif sur les bateaux d'été. Il reste d'autres améliorations à faire. La question des trois tarifs de petit parcours est toujours de première importance pour les marchands.

Prenons, par exemple, le cas d'une consignation de viande fraîche expédiée de Hunter River à Truro. Le tarif sur cette consignation est de 16 cents par 100 livres de Hunter River à Georgetown. . .

Une distance d'environ 60 milles—16 cents.

. . .dix cents de Georgetown à Pictou, et 16 cents de Pictou à Truro, ce qui fait, en tout, 42 cents par 100 livres pour un parcours de 140 milles. Le tarif pour un parcours ininterrompu de 140 milles, sur la terre ferme, pour la même marchandise, ne serait que de 32 cents.

L'île du Prince-Edouard paie 10 cents de plus, sur les chemins de fer et les navires du Gouvernement.

Le chemin de fer passe la viande fraîche parmi les matières de 1re classe. Pour les matières de 8e classe, comme l'avoine, les trois tarifs de petit parcours, entre Hunter River et Truro est de 20 cents, et le tarif de long parcours, pour une égale distance, sur la terre ferme, n'est que de 10 cents.

Aujourd'hui même un pauvre pêcheur de Grand-Tracadie nous a fait voir l'état de compte d'une consignation d'éperlans qu'il avait lui-même vendus à New-York. Ces éperlans étaient le produit de cinq jours d'une pêche pénible, par un gros temps. Le prix obtenu à New-York était de $24.17. La commission s'élevait à $1.02, et les dépenses, y compris le fret, à $23.54, soit un total de $24.56, laissant le pêcheur en perte de temps et de travail.

Cela n'empêche pas le ministre de la Marine et des Pêcheries de trouver cela bien raisonnable.

Il serait facile de citer d'autres exemples de l'iniquité des trois tarifs de petits parcours.

Nous conseillons de former un comité composé, par exemple, de trois hommes d'affaires de chaque comté, qui se réuniraient et s'entendraient pour faire une demande collective, demandant une réduction des taux de transport surtout en hiver.

Ils devraient demander un tarif uniforme pour tous les points de l'île jusqu'au port de mer, en hiver.

Cet arrangement, même s'il n'était que temporaire, ferait disparaître beaucoup de griefs dont on se plaint, et mettrait fin aux interminables disputes quant au choix de l'itinéraire.

Voilà l'opinion du principal organe libéral de la province. Nos cultivateurs, nos marchands, nos pêcheurs ne peuvent pas gagner décemment leur vie dans les conditions actuelles. Avant de partir de Charlottetown, j'ai été informé que pour faire venir un sac de son d'Ontario il fallait payer 7 cents de plus le 8 décembre, qu'en été, et ces 7 cents représentent à peu près la valeur de la marchandise. On voit par là que ces taux exorbitants causent du tort non seulement aux habitants de l'île du Prince-Edouard, mais aussi aux fabricants d'Ontario, car avec des taux semblables, il est impossible d'expédier des produits à l'île du Prince-Edouard. Je demande aux négociants d'Ontario, engagés dans ce genre de commerce de venir à notre aide. Ces chemins de fer et ces navires appartiennent à l'Etat et on devrait nous accorder le bénéfice du tarif de long parcours sur tous les moyens de transport qui pénètrent dans l'île, comme on le fait sur l'Intercolonial. Le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'est qu'un embranchement de l'Intercolonial et les navires du Gouvernement ne sont que des ferryboats, entre les deux réseaux, de sorte qu'on devrait nous accorder le bénéfice d'un tarif de long parcours. Tout récemment, un correspondant écrivait à un journal de Charlottetown:

Du fait même de notre qualité d'insulaires nous ne pouvons pas expédier nos produits sur un seul parcours ; il faut nécessairement trois transbordements. Il est donc démontré que dans notre cas, il faut absolument faire une exception aux règles ordinaires des taux de transport. Sans cette exception, nous ne pouvons pas lutter à armes égales sur le marché des provinces maritimes, le seul qui nous soit ouvert, car dans l'état actuel, les dés sont pipés contre nous.

Voici maintenant un document que je recommande à l'attention de l'honorable premier ministre. La chambre de commerce maritime réunie à Amherst le 15 août 1906, a adopté la résolution suivante :

Cette chambre de commerce maritime, maintenant réunie en convention réaffirme la résolution suivante passée à sa convention annuelle tenue à Moncton, au mois d'août 1904, et insiste auprès du gouvernement fédéral pour lui faire comprendre la nécessité de prendre les moyens immédiats de lui donner effet,, afin de mettre les expéditeurs de et pour l'île du Prince-Edoaurd sur le même pied que les expéditeurs de et pour les îles du Cap-Breton et Vancouver.

Attendu que les expéditions d'un point du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard à un point de l'Intercolonial et les expéditions d'une gare de l'Intercolonial à une gare du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard sont assujéties, en réalité à trois tarifs de petit parcours, en hiver et en été, vu que le transport par bateau, à travers les détroits équivaut à un tarif de petit parcours ;

Et attendu que les expéditeurs par l'Intercolonial, d'un point sur la terre ferme à un point sur l'île du Cap-Breton, nonobstant le trajet en bateau à travers le détroit de Canso, ne paient que pour un trajet ininterrompu par chemin de fer la surcharge additionnelle qui en résulte sur les expéditions à et de l'île du Prince-Edouard pour un chargement de wagon de 15 tonnes, de matières de 8e classe, est égale à la différence entre $45 et $28, comparée à un parcours égal sur l'Intercolonial. Le tarif sur les marchandises de 1re classe est de

M. A. A. MARTIN.

beaucoup plus élevé pour les expéditeurs de l'île du Prince-Edouard à la terre ferme que pour les expéditeurs de la terre ferme à l'île du Prince-Edouard ;

Cette chambre de commerce maritime est d'avis :

Que les tarifs de transport de tous les points sur ces lignes de l'Etat à et pour la terre ferme devraient être réajustés sur la base d'un tarif d'entier parcours.

Que le même principe s'applique aux consignations partant de l'île et transferrées à l'Intercolonial.

Et décide que des copies des présentes résolutions soient envoyées à l'honorable ministre des Chemins de fer et aux représentants des Provinces maritimes à Ottawa.

En terminant, monsieur l'Orateur, je dirai qu'il y a un moyen de faire cesser le mécontentement qui existe dans l'île et ce moyen, c'est que le Gouvernement s'occupe sans retard de cette question et exécute les conditions du pacte fédéral de 1873, accordant ainsi à cette province la justice qu'elle est en droit d'attendre.

M. CHISHOLM (Antigonish) : Monsieur l'Orateur, je ne prends pas la parole pour proférer des menaces impies contre la confédération, comme l'ont fait certains honorables députés de l'île du Prince-Edouard, mais pour dire que mes sympathies sont acquises à cette province dans son isolement, dans les inconvénients qui en résultent pour elle. Je ne puis, cependant, m'empêcher de blâmer les honorables représentants de cette province qui se sont livrés à de regrettables excès de langage. L'honorable député de Queen (M. McLean) a commencé par déclarer qu'il discuterait la question avec calme et impartialité, mais dans la chaleur du débat, il a oublié sa promesse. Il s'est laissé aller à des écarts de langage regrettables et s'est laissé dominer par l'esprit de parti, à un point dont je n'avais pas encore été témoin dans les deux sessions que j'ai eu l'honneur de siéger dans cette Chambre.

Si l'esprit de parti dont ont fait preuve les honorables députés de la gauche, est un échantillon de ce qu'ils entendent par la discussion loyale et raisonnée d'une question qui ne touche en rien à la politique, il ne faut pas s'étonner que le bruit se soit répandu au dehors que cette île est saturée d'idées démagogiques.

Cette province est petite, mais elle n'est pas sans importance. A ceux d'entre nous qui habitent des provinces dont le territoire couvre des milliers de milles carrés, une entreprise comme celle que réclame cette île, peut paraître disproportionnée à l'étendue de l'île et à sa population, mais ce n'est pas une considération dont ce Parlement doive tenir compte. Mais même à ce point de vue, les honorables représentants de l'île du Prince-Edouard seraient parfaitement excusables de faire valoir leurs réclamations.

Je ferai observer que l'île du Prince-Edouard est de toutes les provinces du Canada celle où la population est le plus dense. Quant à la valeur de ses pêcheries et de son agriculture, je crois qu'on m'accordera qu'elle est suffisante pour excuser les représentants de cette île de réclamer comme une faveur—je ne veux pas pour le moment discuter la question de droit—que le gouvernement canadien construise ce tunnel.

L'île du Prince-Edouard, étant une partie de la confédération, a droit de demander à être traitée, non seulement avec justice, mais avec libéralité. J'ai été heureux d'entendre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries déclarer, ce soir, que c'était l'intention du Gouvernement de se montrer, à l'avenir, comme par le passé, non seulement juste, mais libéral et généreux envers cette province.

La population de l'île du Prince-Edouard base sa réclamation sur un autre terrain. Elle prétend qu'il lui a été promis par la clause du pacte fédéral que des communications régulières seraient maintenues, en hiver, comme en été, entre l'île et la terre ferme. Si cela est démontré, si la parole du pays est engagée à faire ce que demande la population de l'île, l'engagement doit être tenu, quelqu'en soit le prix.

Personne ne peut se permettre de jouer avec la parole du pays. Que le prix soit de $10,000,000 ou de $50,000,000, si un tunnel est absolument nécessaire pour que les conditions du pacte soient respectées, la question d'argent ne peut pas être un obstacle. A part l'absolue nécessité d'une entreprise aussi gigantesque, si l'honneur du pays y est engagé, notre beau et fier Canada, n'a d'autre chose à faire que de tenir ses promesses, à quelque prix que ce soit. Il faut d'abord se demander : Existe-t-il un grief ? Je ne crois pas qu'on puisse soutenir sérieusement qu'il n'en existe pas.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a, il est vrai, quelque peu redressé les griefs de la population de l'île du Prince-Edouard ; mais il ne saurait oublier que ces griefs remontent à l'entrée de l'île dans la confédération, peu après 1873, et ne saurait nier non plus qu'ils soient dénués de fondement. Une fumée aussi abondante est la preuve qu'il y a un feu réel. Quels sont les faits en cette affaire?

Avant d'aborder cet aspect de la question, qu'il me soit permis, tout d'abord, de rappeler les conditions auxquelles l'île se joignit à la confédération. On lui assura l'établissement d'un bon service à vapeur pour le transport de la malle et des passagers, l'hiver comme l'été, ce qui devait la mettre en communication avec l'Intercolonial et les autres voies ferrées du Canada. Mais nulle promesse ne lui fut faite que le parlement canadien construirait un tunnel; rien ne prouve que l'on songeât alors à un tunnel ou qu'une telle entreprise dût jamais devenir nécessaire. Loin de là, le texte de l'acte fédératif est conçu en termes si clairs et si précis que

quiconque y jette un rapide coup d'œil en vient à la conclusion que la population de l'île n'a jamais voulu autre chose que l'établissement de communications à la vapeur. Et dans quel but? Etait-ce pour le transport de ses produits? Non pas, c'était pour celui de la malle et des passagers.

Ainsi, quand nos honorables amis de l'île se prévalent de la constitution pour en appeler à la bonne foi du public, je dis que rien ne les autorise à exiger que le Gouvernement leur fournisse les moyens de transporter leurs produits. L'orateur, qui m'a précédé a longuement insisté sur l'article portant sur l'établissement d'un service continu entre l'île, l'Intercolonial et les autres voies ferrées du Dominion. Mais c'est un service à la vapeur qui est prévu. Et quel en est l'objet? Le transport de la malle et des passagers, dit le décret du conseil. La construction d'un tunnel, il est vrai, accommoderait très bien la population de l'île, et si la question devait être mise aux voix, je voterais pour le tunnel, s'il était établi que tous les autres moyens de communications ayant été épuisés et jugés insuffisants, il n'en existe pas d'autre pour rendre justice à l'île et la doter de communications suffisantes et ininterrompues.

Que garantit la constitution? Le transport de la malle et des passagers. Comme l'a fait remarquer l'honorable député qui m'a précédé, les communications furent interrompues pendant cinquante-neuf jours consécutifs en 1905, après l'avoir été pendant soixante-quatre en 1903. Nul ne saurait prétendre assurément, en présence d'un tel état de choses, que le service soit continu. La population de l'île a droit d'exiger que le service s'effectue sans interruption durant tout l'hiver. Le même état de choses prévalait avant l'avènement des libéraux au pouvoir, il était même plus détestable encore. Comme ses prédécesseurs, le gouvernement actuel a fait tout ce que les circonstances lui permettaient, à cette différence près que, pour améliorer la situation, il a, ainsi que je vais le faire voir, tenté des efforts beaucoup plus sérieux que n'avaient fait ses prédécesseurs. Il suffit de lire les " Débats " pour constater que les divers gouvernements qui se sont succédé se sont efforcés de maintenir des communications ininterrompues avec l'île sans toutefois atteindre le but désiré, bien que le gouvernement actuel fournisse deux navires là où il n'y en avait qu'un seul auparavant.

Quand les honorables représentants de l'île du Prince-Edouard accusent le Gouvernement de manquer d'égards pour la population de l'île, ils se montrent oublieux des faits. Tant que nous aurons l'hiver et qu'il ne sera pas établi de barrage dans le détroit de Belle-Isle, ce qui ne se fera probablement jamais, le golfe Saint-Laurent et le détroit de Northumberland se couvriront de glaces épaisses, et il sera impossible d'effectuer le service en s'en tenant aux routes jusqu'ici suivies. Remontons à 1876 et voyons quel état de choses prévalait à l'époque où le " Northern Light " faisait le service entre Pictou et Charlottetown. Le 15 février 1877, M. Sinclair, député de l'île du Prince-Edouard, faisait cette question :

Le Gouvernement a-t-il pris des mesures à l'effet de chercher à établir la route la plus sûre, la plus courte et la plus praticable pour entretenir une communication régulière entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme pendant l'hiver ; si non, a-t-il l'intention d'en prendre avant l'ouverture de la navigation ?

Il suffit qu'une telle question ait été ainsi posée pour démontrer que jamais la population de l'île du Prince-Edouard n'a songé à l'établissement d'un tunnel. Il s'agissait tout simplement de savoir quelle était la meilleure route à adopter. L'honorable M. Smith répondit au nom de ses collègues du cabinet que le Gouvernement était en voie de se renseigner sur le sujet et avait envoyé un bateau à vapeur sur les lieux. A la même session, plusieurs représentants de l'île du Prince-Edouard prétendirent que l'on violait les termes de l'union et que les moyens de communication prévalant alors étaient insuffisants.

Plus tard en 1880 la question revint sur le tapis; à vrai dire, il ne s'est pas passé de session depuis lors sans qu'elle fût remise en discussion. En me rapportant aux " Débats " de cette année-là, je vois que feu le juge McIsaac, alors député du comté que j'ai l'honneur de représenter, fit observer que tous les députés de l'île avaient pris part à un débat auquel le sujet avait déjà donné lieu. Et il ajouta :

Quelques-uns préconisent la ligne allant du Cap-Traverse au Cap-Tourmentin, quelques autres voulaient établir au Cap-Georges le terminus sur la terre ferme, et d'autres soutenaient qu'un certain endroit près de Wallace-Harbour était le meilleur ; mais tous s'accordaient à dire que la route actuelle était impraticable et que Pictou devait être abandonné comme terminus : ils attribuaient à cette route l'insuccès du " Northern Light ".

Je ne veux rien dire contre Pictou en tant que terminus, préférant m'en tenir à ce que nous apprennent les archives et les rapports. A mon sens, ces documents établissent au delà de tout doute que, de même que toutes les autres, la route dont Pictou est le terminus n'a conduit qu'à l'insuccès. Quelques années plus tard, dans une adresse conjointe, l'assemblée législative et le conseil législatif de l'île du Prince-Edouard exposèrent leurs griefs en des termes à peu près semblables à ceux que l'on a entendus ce soir. Puis le " Stanley " fut envoyé sur les lieux, mais sans résultat appréciable. Il fit le service entre Pictou et Charlottetown. En 1889, le " Minto " fut affecté à ce service.

Les griefs dont on se plaint existent depuis l'entrée de l'île dans la confédération, et la situation devint telle que le Parlement dut, en 1901, indemniser la popula-

tion de l'île du Prince-Edouard des pertes qu'elle avait subies en raison de l'insuffisance des moyens de communication à la vapeur. Si les griefs de la population n'avaient pas été fondés, pourquoi le Parlement aurait-il voté une somme de $30,000 à être payée chaque année et à perpétuité? Cette indemnité représente l'intérêt à 3 p. 100 d'un capital de $1,000,000, et elle fut accordée à titre de compensation pour les dommages résultant jusque-là de l'insuffisance des moyens de communication entre l'île et la terre ferme, en ce qui concerne le transport de la malle et des passagers, conformément aux conditions auxquelles l'île consentit à faire partie de la confédération. Cette indemnité n'avait trait qu'aux seuls dommages causés jusqu'à cette date-là. De quelle nature sera la prochaine réclamation? Quand verrons-nous la fin de cet état de choses? Il est grand temps que le Parlement songe sérieusement à cette question qui intéresse toutes les provinces en ce qu'elle est devenue un véritable problème national, attendu que le Canada est exposé à se voir, de temps à autre, obligé de payer de nouvelles indemnités. Abstraction faite de la justice dont les grandes provinces doivent user à l'égard des petites, il faut considérer que la question concerne chaque province en ce que, comme je l'ai dit, le Parlement a reconnu que l'île du Prince-Edouard a droit de se faire indemniser des pertes résultant de l'interruption des communications pendant l'hiver.

On s'est ensuite demandé ce qu'il convenait de faire pour remédier à la situation. Certains ont proposé la construction d'un tunnel devant coûter $10,000,000 ou $15,000,000. On sait que l'exécution d'une telle entreprise coûte toujours à peu près le double de l'estimation qui en est faite.

A-t-on vraiment besoin d'un tunnel? La ligne allant du Cap Traverse au Cap-Tourmentin a, comme on le sait, conduit à l'insuccès. Je trouve dans les archives du ministère de la Marine et des Pêcheries la copie d'une lettre qui fut écrite en réponse à une résolution par laquelle le conseil du commerce d'Halifax demandait de meilleurs moyens de communication avec l'île. Il est dit dans cette lettre que le ministère tenta, en 1903, d'établir un service entre Summerside et le Cap-Tourmentin, et il y est ajouté :

> Le résultat fut désastreux. Le "Stanley" se trouva pris, le 13 janvier 1903, dans les glaces qui s'amoncellent ordinairement en cette partie du détroit, et ne s'en dégagea que le 17 mars.

Je trouve aussi dans les archives un rapport du sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, portant la date du 7 janvier 1904. Ce rapport fut rédigé après un examen minutieux et une étude approfondie de la situation. M. le colonel Gourdeau se transporta sur les lieux et se rendit compte par lui-même, l'esprit libre de toute prévention, de l'état des choses, et le ton de sa lettre indique qu'il s'efforça de s'assurer des faits et de se mettre en mesure de donner une opinion juste et de faire un rapport véridique. Voici ce qu'il est dit dans ce rapport:

> Il observa la situation géographique des divers ports situés des deux côtés du détroit nord et entre lesquels le "Minto" et le "Stanley" ont fait le service pendant l'hiver. Il eut l'avantage de recevoir les avis des conseils du commerce de Pictou, de Charlottetown, de Georgetown et de Summerside et de discuter la situation avec eux. Il rencontra aussi les agents et les fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, ainsi que les capitaines Finlayson et Brown qui, selon lui, sont renseignés de la manière la plus parfaite sur les vents, les marées, les amoncellements de glace, etc.; ils disent que le maintien de communications entre Summerside et Cap-Tourmentin n'est possible que pendant les hivers d'une douceur exceptionnelle, mais que pendant les hivers ordinaires, cette ligne est impraticable pour le "Stanley" ou le "Minto". Eu égard au peu d'étendue des eaux libres à l'époque où les glaces forment des amoncellements considérables, les steamers sont exposés à de grands dangers.... La ligne de Summerside est une ligne politique et non une ligne naturelle.

Voilà qui tranche la question en ce qui concerne la ligne de Pictou à Charlottetown ou plutôt celle de Summerside au Cap-Tourmentin. Ces lignes ont été mises à l'épreuve, et après une étude attentive de la part de spécialistes, on a reconnu qu'elles ne répondent pas du tout au besoin. On connaît le point faible de la ligne Pictou-Charlottetown : depuis 1909 des centaines de tonnes de fret ont subi des semaines et des mois de retard à Pictou, retard dont on sait les conséquences désastreuses.

Certains députés attribuent à l'absence d'un tunnel la décroissance de la population de l'île. Il m'est impossible de partager leur avis. Lors même qu'il serait construit un tunnel, la population de l'île n'en continuerait pas moins à émigrer comme par le passé. Je ne veux pas dire par là qu'il en partirait un plus grand nombre parce que la construction d'un tunnel leur fournirait un meilleur moyen de s'en aller : d'un autre côté, je ne veux pas donner à entendre que le moyen de les empêcher de quitter leur province consiste à leur couper les communications avec la terre ferme. Non, mais l'île du Prince-Edouard subit le sort commun aux Provinces maritimes, dont la population s'achemine vers les provinces de l'ouest. Il y a dix ans, elle émigrait aux Etats-Unis, mais aujourd'hui, fort heureusement, les enfants des Provinces maritimes vont s'établir en d'autres parties de notre territoire où ils deviennent les meilleurs citoyens qui soient au Canada. Pourquoi quittent-ils le plus beau pays qui soit sous le soleil pour s'en aller ailleurs? C'est une question que nous n'avons pas à discuter en ce moment.

Je le répète, les deux lignes dont j'ai parlé ont été mises à l'épreuve et l'expérience a

démontré qu'elles ne sont ni satisfaisantes ni praticables. Les résultats obtenus établissent que la ligne de Pictou à Georgetown n'est pas satisfaisante et qu'elle ne le sera jamais. Dans le rapport présenté le 6 novembre 1905 par M. Charles Duguid, architecte naval anglais, rapport auquel l'honorable ministre a fait allusion, je relève le passage suivant :

La situation et la formation du port de Pictou par rapport aux vents du nord-est dont il est question sont bien connues et expliquent parfaitement l'obstacle formidable dont la présence s'accuse ici à chaque hiver rigoureux. On le voit donc, il faudra, à brève échéance, qu'une commission navale soit chargée de trouver quelque route nouvelle, une route où la navigation se fasse en des conditions normales.

Il est impossible que M. Duguid ait été prévenu dans un sens ou dans l'autre ; nul mieux que lui n'était en mesure de rédiger un rapport sur le sujet. Il estime qu'en raison même de sa situation géographique Pictou n'est pas susceptible de devenir un bon port. Jetez les yeux sur la carte et vous verrez qu'il a bien raison. L'île Pictou est située à quelque distance au large de Pictou, et lorsque, en hiver, le vent souffle à l'est et du nord-est, les glaces sont poussées du détroit de Northumberland dans le port de Pictou et s'amoncellent entre l'île et le rivage. Notez aussi que l'eau est peu profonde en cet endroit.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a parlé de la barre qui se trouve à l'entrée du port de Pictou. C'est en vain que des navires comme le "Stanley" ou le "Minto" cherchent à se frayer un passage à travers les glaces : force leur est de toucher le fond ; et les plus puissants navires du monde ne pourraient triompher de tels obstacles. M. Duguid doute même que l'on puisse améliorer la situation en creusant le port de Pictou. Voici ce qu'il dit à ce propos :

Le fond étant formé de sable, il devient possible que la descente de la marée et les forts vents du nord-est déterminent le remplissage du chenal.

Pour témoigner sa bonne foi et son désir de donner de meilleures communications à l'île du Prince-Edouard, le Gouvernement a entrepris de faire creuser le port de Pictou. Tout ce que nous demandons, c'est que l'entreprise tourne à l'avantage du public et n'entraîne pas une dépense inutile de deniers publics. Cette dépense, il va sans dire que le Gouvernement la fait avec circonspection et bonne foi, mais si l'événement donne raison aux prévisions de M. Duguid, la population de l'île tirera bien peu de profit du dragage du port de Pictou. D'autre part, M. McElhinney dit dans son rapport :

L'interruption du transport en 1904 et 1905. . .

Il s'agit ici de l'année où les navires subirent un retard de cinquante-neuf jours.

. . . provient de ce que sous l'influence des vents de l'est les glaces s'amoncelèrent entre Pictou et la terre ferme de façon à obstruer le port, ce qui indique qu'on ne peut établir de service régulier sur cette ligne que pendant les hivers assez cléments. Il semble donc que le moment soit venu de prendre les moyens d'établir des communications plus stables entre les deux rives. La construction de steamers plus puissants n'amènera pas la solution du problème, puisque sous la poussée des vents de l'est les glaces obstruent l'entrée du port de Pictou de façon à empêcher les navires d'y entrer ou d'en sortir.

Dans son rapport du 5 octobre 1905, M. Owen, du ministère de la Marine et des Pêcheries, s'exprime comme suit :

Au large de Pictou, le chenal est étroit et peu profond; c'est ce qui explique que les glaces s'attachèrent au fond l'hiver dernier. Et je ne crois pas qu'il soit possible de construire de navire assez puissant pour se frayer un passage à travers de tels obstacles. C'est parce que les glaces avaient touché le fond que le "Minto" dut subir plusieurs semaines de retard dans le port de Pictou.

Pas n'est besoin de recourir à d'autres arguments ou à d'autres explications pour faire voir que nul steamer, si puissant fût-il, ne pourrait se frayer un passage à travers ces glaces ; d'autre part, quelque épaisse que soit la glace, pourvu que l'eau soit suffisamment profonde, un navire assez puissant peut se frayer un passage en brisant la glace.

La question qui se pose est celle-ci : quelle est la meilleure route à adopter ? Je prétends que le problème serait résolu si l'on établissait une ligne entre Georgetown et le Cap-George. Pour doter l'île du Prince-Edouard des moyens de communication dont elle a besoin, il n'est pas nécessaire de faire une dépense de $15,000,000 ou de $20,000, 000. La route dont je parle répondra à tous les besoins—du moins pour le présent. La ligne dont je parle, ce n'est pas moi qui l'ai découverte, ce n'est pas la première fois qu'il en est question : elle est connue et proposée depuis le jour où la population exposa pour la première fois ses griefs au Parlement. Il en est aussi question dans les documents conservés aux archives.

Je relève encore le passage suivant du rapport que M. Owen fit le 5 octobre 1905 :

Il est vrai que l'eau est profonde dans le voisinage du Cap-George et de l'anse Ballantyne, mais il reste à savoir si, à l'heure actuelle, les masses de glaces flottantes ne s'y amoncellent pas. Le Cap-George est situé à douze milles de l'Intercolonial. Je me suis laissé dire par les capitaines des navires que la route du Cap-George n'est pas praticable.

En discutant ce qui se passe au port de Pictou, il signale les conditions qui prévalent au Cap-George. Ce rapport fut rédigé sur la demande du ministre de la Marine et des Pêcheries, qui voulait savoir à quoi s'en tenir. L'ancien député d'Antigonish (M. McIsaac), mon prédécesseur, appela l'attention sur les avantages qu'offrait cette

route et demanda qu'on en fit l'essai, ce que lui promit le ministre de la Marine et des Pêcheries d'alors. Cette promesse, le ministre actuel me l'a renouvelée. Au cours de la session actuelle, j'ai inscrit au feuilleton une question relative à cette affaire ; la réponse qui y a été faite et les autres assurances que j'ai reçues m'ont convaincu que le Gouvernement est de bonne foi quand il dit qu'il fera faire un essai sérieux de cette route. On ne saurait exiger davantage pour le présent. Heureusement pour le pays, mais malheureusement pour l'expérience, ces deux derniers hivers ont été d'une clémence exceptionnelle. L'hiver dernier fut très doux et celui-ci est, pour l'île du Prince-Edouard, très peu rigoureux ; de sorte que jusqu'à présent on n'y a presque pas vu de glaces flottantes. Mais ce sont là des hivers exceptionnels. D'ordinaire les glaces obstruent le détroit de Northumberland pendant deux ou trois mois de l'hiver.

M. Owen nous apprend que l'eau est profonde au Cap-George, mais il se demande si les glaces ne s'y amoncellent pas. Il n'a aucune preuve sur ce point et il s'abstient même d'affirmer que le vent pousse les glaces flottantes vers le Cap-George ou l'anse Ballantyne ; mais des capitaines lui ont dit que la route n'est pas praticable. Quels sont ces capitaines ? Comment peuvent-ils être renseignés là-dessus ? Ont-ils jamais fait l'essai de cette route ? Si M. Owen disait tenir ce renseignement de capitaines que leurs investigations personnelles auraient mis en mesure de parler en connaissance de cause, on pourrait tenir compte de cette partie de son rapport ; mais je suis enclin à penser que ceux qui se sont chargés de le renseigner au sujet du Cap-George devaient avoir des intérêts à Georgetown, à Charlottetown, à Pictou ou autres endroits comme ceux-là, et que c'est avec une intention bien arrêtée qu'ils ont fait leurs remarques.

Comme je l'ai déjà dit, c'est depuis 1874 qu'il est question de la route du Cap-George. En me reportant aux "Débats" de 1877, j'y vois, page 85, que M. McIntyre, alors représentant du comté de King (I.P.-E.), et parfaitement en mesure d'exprimer une juste opinion, puisqu'il habitait sur les lieux mêmes, appela l'attention sur l'état de choses qui prévalait à cette époque. Au cours de l'exposé qu'il fit des griefs de la population de l'île du Prince-Edouard, il dit :

> Le port de Pictou est exposé à être obstrué par la glace lorsque le vent souffle du nord-est. Le Cap-George, où il y a un excellent brise-lames et de l'eau en abondance, offre plus d'avantages; je suis d'avis que l'on devrait y construire un petit embranchement devant communiquer avec le chemin de fer de Prolongement Est actuellement en voie de construction, et que le steamer devrait faire le service entre Georgetown et le Cap-George.

La même année, le représentant du comté, M. McIsaac, disait :

M. CHISHOLM.

Je sais personnellement qu'il y a quatre ou cinq ans on débarquait les malles au Cap-George et qu'en certaines circonstances antérieures on les avait débarquées à l'anse Malignant, près du Cap-George. Je tiens de bonne source que par le passé on débarquait les malles et les passagers dans le voisinage du Cap-George quand on ne pouvait pas les transporter jusqu'au port de Pictou. Dès 1887 on appelait l'attention de la Chambre sur ce point ; en réalité, les cas ne se comptent pas où l'on dut débarquer les malles et les passagers au Cap-George ou dans ses environs parce qu'il était impossible de les rendre jusqu'à Pictou. Comment se fait-il que la route du Cap-George soit préférable à celle de Pictou-Georgetown ? Jetez les yeux sur la carte, vous constaterez que dans le détroit de Canso la marée détermine un courant vers le golfe, tandis que dans le détroit de Northumberland elle détermine un courant vers le sud-ouest. Ces deux courants empêchent les glaces de s'amonceler. Les deux courants contraires qui se manifestent du côté de l'île du Prince-Edouard empêchent les glaces de former des amoncellements entre le Cap-George et Georgetown ; elles y sont toujours en mouvement.

Lorsque le vent souffle de l'est et que les glaces s'amoncellent aux environs de l'île Pictou, elles forment entre cette île et la terre ferme une masse tellement compacte que les navires sont impuissants à s'y frayer un passage. Une fois arrivés au port de Pictou, ils se trouvent pris dans des masses tellement solides que le peu de profondeur de l'eau les fait s'échouer. Des capitaines de navires qui connaissent bien la route que je suggère me disent que les eaux y sont pratiquement libres de glaces durant toute l'année entre le Cap-George et l'extrémité orientale de l'île du Prince-Edouard. Des habitants du Cap-George en qui j'ai la plus entière confiance m'informent qu'ils n'ont jamais vu les glaces couvrir le détroit de Northumberland entre Georgetown et le Cap-George, et que n'importe quel navire pourrait y passer aisément en tout temps. Le Cap-George ou l'anse Ballantyne constitue un excellent port, un des meilleurs qui soient sur la côte. Avec un peu d'améliorations, on pourrait en faire un excellent port de débarquement ; il suffirait de construire un embranchement d'une douzaine de milles entre le Cap-George et Antigonish. Voyons ce que la population de l'île y gagnerait au point de vue du temps et de la distance. De Georgetown au Cap-George, il y a, me dit-on, environ vingt-cinq milles, et douze milles du Cap-George à Antigonish, soit un total de trente-sept milles. Par la route que l'on suit actuellement, la distance est de trente-sept milles entre Georgetown et Pictou, et de cinquante-huit milles entre Pictou et Antigonish, soit, en tout, de quatre-vingt-quinze milles. Ainsi, le transport des produits de l'île du Prince-

Edouard à Sydney ou à Glace-Bay qui, au dire des représentants de l'île, sont leurs véritables marchés, serait abrégé de cinquante-huit milles. L'économie de temps serait encore beaucoup plus sensible ; en effet, le trajet entre le Cap-George et Georgetown s'effectuerait en beaucoup moins de temps qu'il n'en faut pour aller de Georgetown au port de Pictou, surtout en hiver, lorsque la mer charrie les glaces.

Mais, demandera-t-on, comment se fait-il que l'on n'ait jamais adopté cette route-là? On sait que lorsqu'une route a été une fois choisie et que certains intérêts ont pris racine, il est assez difficile de défaire ce qui est établi. C'est là la raison qui a empêché la population de l'île du Prince-Edouard de se rendre compte du fait, incontestable à mon avis, qu'elle possède dans la route Georgetown-Cap-George le moyen par excellence de maintenir ses communications et d'assurer le transport de ses produits, du courrier et des passagers en toute saison. Il n'existe aucune raison pour que la population de l'île reste plus longtemps aux prises avec les inconvénients dont elle souffre. Je suis convaincu qu'il suffirait d'une expérience pour faire voir que la route du Cap-George est la meilleure et la plus sûre qui se puisse désirer.

Il n'en coûterait qu'une bagatelle pour construire l'embranchement dont j'ai parlé. Comme je l'ai déjà dit, l'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération à la condition que le Gouvernement établît et maintînt entre l'île et la terre ferme des moyens suffisants de communication pour le transport des malles et des passagers. Il ne fut pas stipulé d'autre condition. En adoptant la route que je propose et en construisait cet embranchement de chemin de fer, on se conformerait à la lettre de l'acte fédératif, tout en dotant la population de l'île du Prince-Edouard des moyens de communication sur lesquels elle a droit de compter.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean) : J'estime que les griefs de la population de l'île du Prince-Edouard ont été exposés d'une manière complète, saisissante, et avec beaucoup de vigueur, et si je prends la parole, c'est dans le seul but de faire savoir que j'approuve la réclamation dont les représentants de cette province ont saisi le Parlement. Chaque année ils n'ont cessé de demander que l'on respectât les conditions auxquelles l'île consentit à se joindre à la confédération. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est venu nous dire que l'on a respecté ces conditions ; mais, je ne crains pas de l'affirmer, tel n'est pas le sentiment de la population en général, tel n'est pas assurément celui des citoyens de l'île du Prince-Edouard et encore moins celui des négociants des Provinces maritimes.

On a déjà donné lecture à la Chambre d'une résolution votée par le conseil du commerce maritime ; je m'abstiendrai donc de la lire à nouveau. Je me permettrai néanmoins d'appeler l'attention sur un paragraphe de l'exposé des motifs qui indique clairement que le conseil du commerce maritime, du moins, ne considère pas que le Gouvernement du Canada se soit conformé aux termes de l'acte fédératif en ce qui concerne le maintien de communications suffisantes et ininterrompues entre l'île et la terre ferme. Ce paragraphe est ainsi conçu :

> Attendu que le province de l'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération canadienne à des conditions déterminées en ce qui concerne les communications constantes, et que jusqu'à présent ces communications ne lui ont pas été accordées.

Voilà quel est, à cet égard, le sentiment du conseil du commerce maritime, et ce conseil se compose des négociants des trois provinces maritimes. Ainsi qu'on l'a déjà fait voir, cette résolution est favorable à la construction d'un tunnel. Cette résolution fut d'abord votée en 1905, puis elle le fut de nouveau en 1906, à la réunion annuelle qui se tint à Amherst, le 15 août. On a prétendu que l'île du Prince-Edouard n'étant qu'une petite province dont la population n'excède pas 105,000 habitants, il n'y a pas lieu de faire pour elle des frais aussi considérables. Or, s'il est un principe qui doive prévaloir dans notre fédération, c'est que nulle province ne doit être privée de moyens suffisants de communication que permet une sage répartition des dépenses publiques. Et la population de l'île ne demande pas autre chose que les moyens suffisants de communication qu'une juste répartition des dépenses publiques permet de lui donner. Mais, monsieur l'Orateur, puisque l'on ne veut pas que les petites provinces bénéficient des dépenses publiques, comment expliquera-t-on que le Parlement se montre si généreux à l'égard du Yukon dont la population n'est que de 6,000 ou 8,000 habitants ? Le gouvernement du Canada s'est appliqué à doter le territoire du Yukon de communications télégraphiques et autres de toute sorte. Si l'on pouvait faire le compte des dépenses relatives à ce territoire dont la population est très peu nombreuse, on arriverait à un chiffre fantastique. Puisque le Canada sait se montrer si large à l'égard d'un territoire aussi reculé, pourquoi ne le serait-il pas également à l'égard du jardin du golfe, de l'île du Prince-Edouard, qui, tout compte tenu de l'étendue de son territoire, est peut-être la région la plus productive du Dominion ?

Il existe une excellente raison pour que la province de l'île du Prince-Edouard, si petite et si peu peuplée qu'elle soit, se voie traitée avec générosité par le gouvernement canadien en ce qui concerne le respect—auquel il est tenu—des termes de l'acte fédératif qui exige le maintien de moyens suffisants de communication ininterrompue entre l'île et la terre ferme à toute époque de l'année: c'est que ces moyens de communication sont nécessaires aux négociants de la terre ferme tout autant qu'à la population de l'île même. Ils font le commerce avec celle-ci

et j'ai reçu,—comme nombre d'autres députés, sans doute,—de négociants des provinces d'Ontario et de Québec aussi bien que de celles du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse des lettres où ils prient les membres de la Chambre de veiller à ce qu'à l'avenir l'île du Prince-Edouard soit pourvue de meilleurs moyens de communication pendant l'hiver qu'elle ne le fut par le passé, non seulement afin d'éviter à la population de l'île des ennuis, l'endommagement des marchandises, et de lui épargner les dépenses qui lui sont imposées, mais aussi pour que les négociants de la terre ferme, de Québec, d'Ontario et des Provinces maritimes soient mieux en mesure de faire le commerce avec l'île en hiver aussi bien qu'en été.

Le Gouvernement a saisi la Chambre du rapport de la commission du transport; j'ai par devers moi le rapport supplémentaire, et si je l'invoque, c'est parce que je me sens incapable d'indiquer moi-même le mode de communication par lequel il convient de relier en hiver l'île du Prince-Edouard avec la terre ferme. Ce problème ne peut être résolu que par des experts, par des personnes au fait du mouvement des glaces dans le détroit de Northumberland, et non par le premier venu qui ne connaît rien à ces sortes de questions. Après s'être transportée à Charlottetown et y avoir recueilli nombre de témoignages donnés tant par écrit que de vive voix, la commission du transport en vint à la conclusion suivante, qui tient en très peu de mots. Je suis sûr de ne pas fatiguer la Chambre en en citant ce passage :

> Eu égard aux plaintes que nous avons reçues de l'île du Prince-Edouard au sujet de l'absence, en hiver, de moyens suffisants de communication entre l'île et la terre ferme, votre commission a jugé à propos de se transporter à Charlottetown où elle a recueilli les dépositions des représentants des diverses parties de l'île. Ces représentants ont insisté sur l'établissement, entre Pictou et Charlottetown d'un service de bacs transbordeurs brise-glaces relié à l'Intercolonial, qui en aurait la direction, estimant qu'il est possible de construire des bacs susceptibles d'effectuer un tel service; ils déclarèrent aussi que les vents du nord-est et la hauteur anormale des marées poussent les glaces dans le port de Pictou, ce qui oppose une barrière infranchissable à tout navire non pourvu d'une hélice à l'avant, mais que la cause même de l'obstruction du port de Pictou dégage celui de Summerside. Votre commission conseille au Gouvernement de charger des fonctionnaires compétents de faire une étude approfondie de cette proposition.

Les commissaires abordent ensuite la question du tunnel et disent en résumé qu'ils n'ont pas les connaissances suffisantes pour arriver à une conclusion quelconque, si ce n'est ce que contiennent les deux dernières lignes :

> Votre commission conseille au Gouvernement de soumettre le projet à une étude approfondie.

M. DANIEL.

Il y a deux projets en présence et, naturellement, c'est au Gouvernement qu'il appartient de choisir entre les deux ou d'en adopter un autre qui lui paraîtra préférable. Les députés de l'île du Prince-Edouard qui ont pris part au débat cet après-midi et ce soir ont certainement fait valoir leur réclamation de manière à lui concilier les sympathies de la Chambre. Pour ma part, je connaissais, du moins en partie, les difficultés au milieu desquelles la population de l'île se débattait en hiver, mais ce n'est qu'après avoir écouté le débat de cet après-midi et de ce soir que je me suis parfaitement rendu compte de tout ce qu'elle a à souffrir.

Prenons seulement les tarifs de transport ; lors même que l'on aurait des bacs transbordeurs ou un tunnel, si les habitants de l'île étaient tenus de payer les taux exorbitants qu'on a mentionnés cet après-midi, ils auraient encore un grief que le Gouvernement serait tenu de redresser. L'honorable ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) disait l'autre jour que les taux de transport de l'Intercolonial sont les plus réduits du monde. D'après ce que j'ai entendu dire cet après-midi, ils sont plus élevés que ceux de n'importe quel autre chemin de fer du Canada, et les habitants de l'île, loin d'avoir à payer des taux plus réduits qu'ailleurs, paient certainement plus cher le transport de leurs produits que ne paient les habitants des autres parties du pays. L'honorable ministre des Chemins de fer ferait bien de corriger la déclaration qu'il a faite l'autre jour et de la rendre plus conforme aux faits qui ont été exposés cet après-midi.

Nous avons appris, non par les députés qui ont pris part à ce débat, mais par des journaux et des documents dont des extraits nous ont été lus, que si l'on ne redresse pas les griefs de l'île du Prince-Edouard, cette province devra étudier sérieusement la question de savoir s'il ne voudrait pas mieux pour elle se séparer tout à fait de la confédération. Je n'approuverais pas une démarche de cette nature. J'avoue cependant que les habitants de ces provinces éloignées ont peut-être une excuse de parler ainsi quand elles se croient injustement traitées. Voilà où conduit le mauvais exemple. Celui qui occupe aujourd'hui la haute position de ministre des Finances nous a donné un spectacle de ce genre. Nous nous rappelons tous qu'à la conférence interprovinciale qui se tint à Québec en 1887, afin d'obtenir pour sa province des conditions financières plus avantageuses, il n'a pas craint de prêcher la sécession, et est à craindre que le mauvais exemple se soit propagé jusque parmi nos amis de l'île du Prince-Edouard. J'espère que ce sentiment ne sera pas encouragé, car ce n'est pas une manière de discuter une question, et ce ne serait pas non plus une bonne raison à invoquer.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. Quant à un tunnel, je ne crois pas que l'on puisse imaginer de meilleur moyen d'établir des communications régulières entre l'île et la terre ferme, mais vu les sommes considérables que coûterait cette entreprise, je ne me crois pas en état de formuler une opinion. Cependant, les représentants de l'île ont clairement démontré aujourd'hui que le mode actuel exige l'intervention immédiate et active du Gouvernement, afin de remplir plus fidèlement ce que l'on a appelé les termes du pacte fédéral et de donner à la population de l'île ce à quoi elle a réellement droit, savoir : des communications faciles, régulières et ininterrompues en hiver, et des taux de transport plus réduits sur l'Intercolonial.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, après le débat sérieux de ce soir, je n'abuserais pas de la patience de la Chambre à cette heure avancée si je ne croyais de mon devoir de dire que mes sympathies sont acquises à la population de l'île du Prince-Edouard dans la situation pénible où elle semble se trouver. J'ai suivi avec intérêt les discours pessimistes et quelque peu belliqueux de l'honorable député de Queen (M. McLean) et de mon honorable collègue de Prince (M. Lefurgey). Tous deux ont paru fort empressés à faire retomber sur le gouvernement actuel la responsabilité de l'état de choses dont ils se plaignent, mais je ne vois pas que l'on puisse reprocher à un gouvernement que la province de l'île du Prince-Edouard soit entourée d'eau ou que le détroit de Northumberland soit couvert de glaces à certaine époque de l'année. C'est à la nature qu'il faut s'en prendre et non au Gouvernement. Je crois que tous les gouvernements qui se sont succédé depuis 1873 ont fait de louables efforts pour surmonter les difficultés naturelles dont se plaint cette province.

Je ne discuterai pas la question de savoir si les conditions de l'union ont été respectées ou non, mais je suis convaincu que tous les gouvernements qui se sont succédé depuis l'union se sont sincèrement efforcés de s'y conformer. Il est certain que nombre de citoyens de l'île du Prince-Edouard seront d'un avis contraire, et il serait puéril de prétendre qu'il n'existe pas de mécontentement. Il est toujours regrettable de voir une province en antagonisme avec les autres, et il l'est encore davantage de voir un membre de la confédération s'imaginer qu'il a été injustement traité. Il est certain qu'une grande partie des menaces que nous avons entendu proférer cet après-midi ne sont que des paroles en l'air ; mais quoi qu'il en soit, il est malheureux que l'on puisse donner libre cours à de pareils sentiments.

J'ai appris avec étonnement que les habitants de l'île étaient assujettis au paiement de tarifs de transport aussi élevés, mais je n'ai pas de remède à suggérer. Je ne suis pas prêt à blâmer l'Intercolonial, car je suis convaincu que ceux qui en dirigent l'exploitation ont fixé les taux aux chiffres les plus bas qu'il soit possible de les fixer sans s'exposer à des déficits. Je suppose aussi que le service des bateaux est très coûteux et que pour en couvrir les frais on doit nécessairement exiger des taux excessifs.

Il est absolument certain que la population de l'île éprouve de grandes difficultés à expédier ses pommes de terre et ses autres produits sur les marchés pendant l'hiver, et que les producteurs ont beaucoup à souffrir du manque de communications régulières avec les centres de consommation. Mais l'objet principal de ce débat, c'est de s'assurer si le moment est venu où le Gouvernement doit s'occuper sérieusement de cette question du tunnel. Je suis absolument favorable au projet d'un tunnel, s'il est réalisable, mais je ne crois pas qu'il se trouve au Canada une seule personne qui puisse dire que cette entreprise est practicable ou ne l'est pas. Il existe plus d'un rapport sur cette question; nous avons celui d'un ingénieur anglais éminent qui en estime le coût à $10,000,000; nous avons celui d'un ingénieur du ministère qui a calculé que le tunnel coûterait $15,000,000. Si un tunnel ne devait coûter que $9,000,000 ou $10,000,000, je considère que ce serait une entreprise profitable même au point de vue financier.

L'honorable député de Prince (M. Lefurgey) nous a dit que le Gouvernement dépense $40,000 par année pour maintenir les communications entre l'île et la terre ferme, mais je suis enclin à croire qu'il exagère sensiblement. Je crois néanmoins que, si au coût actuel du service on ajoute les profits qui découleraient du surcroît de trafic que nous vaudrait un tunnel, le pays perdrait très peu de chose en consacrant $10,000,000 à la construction d'un tunnel, et qu'il pourrait parfaitement assumer le fardeau d'une telle dépense. Pour le moment, nous en sommes réduits à des suppositions ; nous n'avons pas de données certaines, et il me semble que le Gouvernement devrait s'en procurer. Depuis dix ou douze ans, on a accompli beaucoup de progrès dans l'art de construire les tunnels. A Boston et à New-York, on a construit, sous le lit des rivières et sous les ports, des tunnels de deux milles et demi ou de trois milles de longueur, et les ingénieurs des Etats-Unis peuvent avoir acquis par l'expérience des connaissances que les ingénieurs canadiens et peut-être aussi les ingénieurs anglais ne possèdent pas encore. Le Gouvernement pourrait fort bien consacrer quelques miliers de dollars pour se procurer des renseignements précis sur la possibilité et le coût d'une telle entreprise. Si l'on constatait que la construction d'un tunnel est impossible, la population de l'île serait trop raisonnable pour persister dans

une attitude qui ne peut produire que de mauvais résultats.

Le débat d'aujourd'hui aura un bon effet, car je suis persuadé qu'il contribuera à faire résoudre la question dans un sens ou dans l'autre. Si l'on peut construire un tunnel au prix de $9,000,000 ou de $10,000,000 qu'on le construise. Il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit pas exclusivement d'une question d'affaires. Il arrive souvent que même un particulier soit obligé de faire certaines choses qui, en elles-mêmes, ne donnent pas de bénéfices ; à plus forte raison doit-il en être ainsi lorsqu'il s'agit de l'administration d'un grand pays. Il ne faut pas toujours évaluer en dollars et en cents les profits que peut rapporter une grande entreprise d'utilité publique. Si nous pouvons contenter la population de l'île, nous ne devons pas hésiter à le faire, à moins toutefois que le fardeau ne soit tellement lourd que la prudence nous interdise de nous en charger.

Il ne faut pas oublier que pendant trente-trois ans la population de l'île du Prince-Edouard a contribué sa part aux grandes entreprises publiques du Canada. Elle a contribué à la construction du Pacifique-Canadien, et elle contribue à celle du Grand-Tronc-Pacifique ; elle a contribué à l'amélioration des ports de Montréal, de Québec, d'Halifax et autres du Canada.

M. DANIEL : Elle n'a rien contribué à l'amélioration du port de Saint-Jean.

M. CARVELL : Non, mais toutes les provinces contribueront à cette entreprise plus tard. L'île du Prince-Edouard a fourni sa part dans tous ces grands travaux, elle n'a rien reçu en retour, si l'on considère le montant de sa contribution. J'ai donc raison de dire qu'alors même que l'intérêt sur le coût de ce service peut sembler plus considérable que les revenus que nous en retirons—je parle du service actuel des bateaux ou des steamers—le pays doit tenir compte de tous ces faits et, si le montant n'est pas trop considérable, il peut fort bien mettre ce projet à exécution;

M. J. W. FOWLER (King-et-Albert) (N.-B.) : Monsieur l'Orateur, en ma qualité de représentant des Provinces maritimes, demeurant à proximité de l'île du Prince-Edouard, je veux exprimer combien je suis sympathique à ce qui fait l'objet de ce projet de résolution. Alors même que ce tunnel coûterait $10,000,000, je crois que ce n'est pas payer trop cher l'accomplissement d'une promesse solennelle faite par le Dominion à l'île du Prince-Edouard, quand cette province entra dans l'Union. Je crois que l'honneur du pays est engagé et que nous devons remplir toutes les conditions du contrat. Déjà nous avons essayé de remplir nos obligations au moyen de communications par steamers, mais comme durant soixante jours ces communications ont été interrompues avec l'île du Prince-Edouard, on ne peut dire que les conditions de cette entente ont été exécutées.

S'il ne s'agissait que d'une interruption d'une journée, de deux jours et même de trois jours, cela serait encore passable, mais quand il s'agit de deux mois d'interruption du service entre l'île et la terre ferme, excepté par le service qu'on obtient des bateaux brise-glace entre les caps, on ne peut pas dire que les conditions du contrat sont observées. Cela étant, le Gouvernement peut être tenu responsable à l'île du Prince-Edouard des dommages causés par cette interruption de communication, en outre de l'annuité que le Trésor fédéral lui paye aujourd'hui.

Au point de vue des affaires, il me semble que nous retirerions un grand avantage de la construction de ce tunnel, dût-il coûter $10,000,000. Que faisons-nous à propos du Grand-Tronc-Pacifique ? Nous allons dépenser environ $15,000,000 pour doubler la voie de l'Intercolonial, afin de satisfaire les exigences d'une certaine partie de la Nouvelle-Ecosse, exigences qui ne sont peut-être pas légitimes, et voici qu'on nous demande de dépenser $10,000,000 à seule fin de remplir un engagement où l'honneur de tout le Canada se trouve engagé. Il me semble qu'il ne saurait y avoir deux opinions sur cette question. Voilà pourquoi je suis un partisan déclaré de ce tunnel. Quiconque connaît un peu cette province sait qu'il n'y a pas dans tout le Canada—et je n'excepte pas les plaines fertiles du Nord-Ouest—une région dont la production soit plus abondante que celle de ce jardin du golfe. Elle peut rapporter par sa simple culture de quoi nourrir une population plus considérable que celle qu'elle contient aujourd'hui; si elle pouvait avoir des communications convenables avec le reste du pays, il n'y aurait pas de raison pour que sa population n'augmentât pas. C'est là une question très importante que le Gouvernement devrait étudier sérieusement. Le fait est qu'au cours des dix dernières années la population de l'île du Prince-Edouard a diminué de 6,000 âmes. C'est la seule province du Dominion où l'on a constaté une diminution dans le chiffre de la population.

D'autres provinces ont pu perdre quelques représentants dans cette Chambre, parce que l'augmentation de la population ne marchait pas de pair avec celle de la province de Québec, mais l'île du Prince-Edouard, la province agricole la plus productive du Canada, proportionnellement à sa superficie, a vu diminuer sa population. L'augmentation naturel au cours de ces dix ans aurait dû être de 12,000 âmes, de sorte que la perte totale qu'on constate dans le chiffre de la population a été de 18,000 habitants. On pourrait dire : Mais, ces gens-là se sont rendus dans d'autres parties du Canada, et le pays, en fin de compte, n'a pas vu diminuer sa population. J'expose les faits tels que je les connais. Je sais qu'une très grande partie de ces gens-là, les trois quarts

au moins, se sont embarqués, non pas pour l'Ouest, mais pour les Etats-Unis, particulièrement pour l'état du Massachusetts et surtout pour la ville de Boston. Ils sont perdus pour toujours.

N'est-ce pas là une question bien importante? L'honorable député de Queen en discutant ce point cet après-midi, a déclaré que chacune de ces personnes-là devait valoir au moins $1,000. Cela représenterait $18,000,000. Supposons que mes calculs soient exacts, c'est-à-dire que les trois quarts de ces personnes-là se rendent aux Etats-Unis—je suis certain que 90 p. 100 d'entre elles ont pris la route de la république voisine—cela représenterait 12,000 habitants de perdus pour le Canada, au cours des dix dernières années. Si l'on tient compte que tous ces habitants de l'île du Prince-Edouard qui émigrent ainsi, sont des adultes, c'est-à-dire des jeunes gens, et non pas des enfants, la fleur même de la populatio ; si l'on considère que tous ces émigrants-là valent au moins $1,000 chacun, cela signifie que dans dix ans nous aurons perdu plus que le montant suffisant à la construction de ce tunnel.

Certains députés d'autres provinces ricanent quand on soulève cette question des communications entre l'île et la terre ferme; et ils prétendent que c'est là le dessert annuel que nous offre la députation de cette petite province de l'île du Prince-Edouard. J'espère que les députés de cette province insisteront pour obtenir leurs droits et qu'ils soulèveront cette question tous les jours, si cela est nécessaire, tant qu'on ne leur aura pas rendu justice.

Il me semble que lorsqu'il s'agit de l'honneur du Dominion tout entier, le Gouvernement manquerait à son devoir en ne construisant pas ce tunnel. Nous constatons l'impossibilité de maintenir des communications par eau, à cause de la glace qui se forme dans le détroit.

Qu'on essaie donc un tunnel ; on nous dit que c'est là une expérience, mais quand des ingénieurs éminents, comme sir Douglas Fox, déclarent que cette entreprise peut être réalisée, quand un des plus grands entrepreneurs de ce pays a offert d'exécuter cet ouvrage pour $10,000,000, quand des financiers puissants des Etats-Unis consentent à accepter les obligations si le Gouvernement voulait les garantir pour cinquante ans, pourquoi hésiterait-on sous prétexte que ce projet n'est pas réalisable ? Cette question est très importante. Elle a passionné la population de l'île plus qu'aucun autre sujet soumis au peuple d'une autre province; les habitants de l'île du Prince-Edouard comprennent parfaitement que le Dominion n'a pas exécuté le traité solennel qu'il avait conclu avec eux.

Autant que tout autre député je désapprouve les menaces de sécession que pourraient faire entendre les habitants d'une province quelconque. Nous sommes liés ensemble dans cette grand confédération, et il est malheureux qu'on puisse se livrer à de semblables écarts de langage ; je crois que la population de cette petite province peut obtenir justice, parce que, à mon avis, la grande majorité du pays veut accorder ses droits à la province la plus faible et dont la superficie est moins étendue.

Qu'on s'adresse à la population de la grande province de Québec, et l'on constatera qu'elle est prête à accorder aux Provinces maritimes la justice qui nous est due, bien que notre population et notre territoire ne soient pas aussi considérables que les siens. Au même appel, l'Ontario ferait une réponse semblable. A mon sens, on pourait, par une agitation basée sur la loi, obtenir justice d'une façon plus rapide et plus généreuse qu'en se livrant à des sorties intempestives à propos de sécession. J'espère que les représentants de l'île du Prince-Edouard s'opposeront énergiquement à tous ces moyens condamnables et qu'ils continueront à avoir recours à la loi pour obtenir le redressement de leurs griefs. Si le Gouvernement devait consulter le sentiment de la Chambre, je crois que la majorité des représentants serait prête à voter en faveur de la construction de ce tunnel, afin d'assurer ainsi des communications ininterrompues entre l'île et la terre ferme.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.)-: A cette heure très avancée de la soirée, je ne désire pas occuper trop longtemps l'attention de la Chambre. Mais comme cette question est d'un intérêt primordial pour la population de l'île du Prince-Edouard, et comme j'ai reçu des lettres de différentes parties de cette province, je crois de mon devoir de dire quelques mots. D'abord, quel est le pacte dont on a parlé ? Le gouvernement fédéral s'engageait à prendre à sa charge et à défrayer toutes les dépenses de certains services dont je n'ai pas besoin de donner la liste ; je me contenterai d'indiquer ceux qui ont une importance véritable dans cette discussion. D'abord, quant au service du courrier. Cela laisserait entendre que le gouvernement fédéral se trouvait obligé à maintenir des communications entre l'île et la terre ferme. Et encore :

> Etablir et maintenir un service efficace de navires pour le transport du courrier et des passagers, hiver comme été, entre l'île et la terre ferme du Dominion, établissant ainsi des communications continues entre l'île du Prince-Edouard et l'Intercolonial et le réseau des voies ferrées du Dominion.

Cette stipulation particulière a fait à plusieurs reprises, le sujet de débats devant la Chambre. Je veux simplement rappeler l'interprétation qu'en donne l'honorable premier ministre actuel. Mon très honorable ami a exprimé clairement et distinctement ce qu'il pensait de cette clause du pacte qu'il interprète de cette façon-ci :

> C'est un contrat réel et solennel par lequel le gouvernement du Canada s'engage à maintenir des communications ininterrompues entre l'île du Prince-Edouard et l'Intercolonial. Il

n'est pas question d'une stipulation permettant au Dominion de tenter ce service; on ne laisse pas entendre non plus qu'il pourrait y avoir trop de glace dans certaines saisons. Il est vrai qu'il y a toujours le cas de force majeure. Personne ne se plaindrait si le service était interrompu durant une journée ou deux par le fait de la Providence, parce que ce serait là un cas de force majeure.

Voilà le traité, voilà l'interprétation qu'en donne le premier ministre. La question qu'on peut se poser ensuite est celle-ci : Cette condition a-t-elle été remplie ? A-t-on accompli tout ce que ce pacte exigeait? L'interprétation que le très honorable premier ministre a donnée à ce traité a-t-elle été mise à exécution d'une façon raisonnable ? L'admission de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) et les déclarations des honorables députés de l'île du Prince-Edouard indiquent que cela n'a pas été fait. En 1903, les communications ont été interrompues durant soixante-quatre jours. En 1905, l'île a été privée de communications cinquante-neuf jours durant. Pendant tout ce temps-là, comment cette province pouvait-elle communiquer avec la terre ferme ? En traversant aux caps, dans des petits bateaux ne pouvant porter que quelques passagers qui se trouvaient exposés à toutes sortes de périls et même à la mort. Inutile de songer à transporter des marchandises. Je n'ai pas besoin d'arguments pour convaincre la députation qu'un état de choses semblable n'est pas un accomplissement du pacte, compris surtout dans le sens que lui a donné le très honorable premier ministre.

Le Parlement à l'unanimité a reconnu, en 1901, ses obligations quand il a voté une subvention de $30,000 par année à perpétuité à cette province comme compensation pour la négligence apportée à l'accomplissement de cet engagement jusqu'à cette date. On déclarait expressément dans ce projet de loi lui-même—et incidemment on retrouve la même chose dans les discours des ministres de la couronne—que cette mesure n'avait pour but que de compenser les dommages subis par l'île du Prince-Edouard jusqu'à cette date, mais jusqu'à cette date seulement.

Depuis ce temps-là, l'état de choses a empiré au lieu de s'améliorer. Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a réellement admis aujourd'hui que cet état de choses n'était pas satisfaisant et que le Gouvernement se proposait de mettre un autre steamer pour faire le service entre l'île et la terre ferme. Je n'entreprendrai pas une discussion sur le mérite des différentes routes. Nous entendrons certainement l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) qui discutera ce point et surtout ce qu'a avancé l'honorable représentant d'Antigonish (M. Chisholm) qui a pris la peine de nous dire que Pictou n'était pas un port avantageux pour ce service, mais qu'on pouvait trouver à cette fin un port unique qui se trouve précisément dans les limites de son comté.

Je ne m'attarderai pas à discuter une question de ce genre, vu que je préfère m'attacher uniquement à débattre le point en jeu, c'est-à-dire l'obligation où se trouve le Canada et la façon dont il peut le mieux remplir ses engagements. J'ai déjà parlé de cette obligation : le Dominion s'engageait à établir un service efficace et continu de navires entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme de façon à assurer des communications ininterrompues avec l'Intercolonial et le système de chemins de fer de l'Etat. Il y a déjà trente-trois ans, je crois, qu'on a essayé d'établir ces communications-là par steamers. Depuis 1896, j'ai eu l'honneur de faire partie de cette Chambre, et à chaque session, j'ai entendu discuter ce sujet, et très longuement par les représentants de l'île du Prince-Edouard, et depuis 1896 jusqu'à aujourd'hui la réponse invariable du Gouvernement a été qu'un nouveau steamer serait employé à ce service ; que de nouveaux moyens de communication seraient fournis, et qu'avant un an ou deux, tout serait absolument satisfaisant pour la population de l'île. Voilà, en effet, la promesse que nous a faite aujourd'hui mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Mais si l'on excepte ce fait de l'addition d'un steamer ou de quelque chose de ce genre, nous nous trouvons exactement dans la position où nous étions quand j'ai entendu discuter cette question pour la première fois, en 1896. Mon très honorable ami a eu occasion de s'occuper de ce sujet quand il faisait partie de l'opposition. On lui a posé des questions sur l'attitude qu'il entendait suivre en cette matière ; il écrivit une lettre qui, fut considérée apparemment comme une grande charte par la population de l'île de 1891 à 1896, car je remarque qu'on a lithographié cette lettre dont j'ai ici un fac-simile. Elle porte la date du 19 février 1891 ; elle est adressée à M. D. B. Hogg, Charlottetown (I.P.-E.). Elle est ainsi conçue :

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 2 février courant. Je n'aurais pas cru qu'il fût même nécessaire d'exprimer une opinion sur la construction d'un tunnel reliant l'île du Prince-Edouard à la terre ferme.

Le très honorable premier ministre était apparemment un peu surpris de ce qu'on l'invitât à exprimer une opinion sur cette question, parce qu'il considérait que la politique du Parlement et celle du pays ne pouvaient faire de doute sur ce point-là. Il continue en expliquant d'une façon très lucide et très claire, en vérité, la politique qu'il entendait suivre sur cette question :

Quiconque a étudié l'état de choses qui existe et les intérêts mis en jeu par l'entrée de l'île dans la confédération, reconnaît que ce tunnel doit être construit, si ce projet est raisonnablement praticable.

On ne saurait trouver de déclaration plus précise que celle-là. Après cela, il ne restait qu'une chose à faire, s'assurer si cette entreprise était raisonnablement pratiquable ou non. Dans l'affirmative, la dernière phrase de cette lettre contient l'exposé de ce qu'entendait faire mon honorable ami.

La première chose, c'est de faire faire des devis hydrographiques exacts et des calculs sur lesquels on puisse se baser. Je regrette que ce travail-là n'ait pas été exécuté depuis longtemps.

Très bien, mais le très honorable leader du Gouvernement arriva au pouvoir en 1896; il s'est écoulé onze ans depuis ce temps-là, et nous n'avons pas encore obtenu le renseignement demandé, à moins qu'il ne s'agisse que de celui contenu dans le rapport auquel a fait allusion l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ; pour ma part, je ne crois pas que ce document contienne le renseignement en question. Quant à moi, je regrette de me servir des termes employés par le premier ministre ; je regrette que ce renseignement ne nous ait pas été fourni depuis longtemps. J'aurais cru, après les promesses formelles qu'il a faites à la population de l'île du Prince-Edouard, que le très honorable premier ministre aurait pensé qu'il était de son devoir, en arrivant au pouvoir, de remplir ses engagements et de s'assurer si ce projet était raisonnablement praticable ou non et d'obtenir des rapports d'ingénieurs compétents et toutes les estimations qu'on aurait dû avoir bien longtemps avant 1891, d'après lui.

Pour en revenir à la question principale, il me semble que le Gouvernement devrait, par une expertise faite par des ingénieurs les plus distingués du continent ou du monde entier, se convaincre lui-même ainsi que la population de l'île du Prince-Edouard de la possibilité ou de l'impossibilité de maintenir des communications continues suffisantes entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme durant l'été et durant l'hiver.

Ce renseignement aurait dû être obtenu depuis longtemps et le Parlement devrait en connaître la nature. Il ne suffit pas d'envoyer un fonctionnaire du département quand une difficulté surgit, surtout dans un cas d'urgence alors que l'île du Prince-Edouard se trouve privée de communications avec la terre ferme durant deux mois de l'année. Le Gouvernement aurait dû s'occuper de cette question en 1897, à son arrivée au pouvoir. Il peut se faire que ce travail-là aurait dû être exécuté auparavant ; sous ce rapport, je ne cherche pas à établir de distinction entre le ministère actuel et ceux qui l'ont précédé. D'après les renseignements qui nous sont fournis par le Gouvernement, pouvons-nous nous former une opinion sur la possibilité d'entretenir des communications efficaces continues par navire entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme? Je me demande si un seul député est prêt à exprimer une opinion sur cette question d'après les renseignements fournis par le gouvernement actuel après onze ans de pouvoir.

Ainsi que l'a dit avec tant de vérité mon honorable ami de Carleton (N.-B.), (M. Carvell), il ne faut pas envisager cette question comme étant une entreprise exclusivement commerciale. Un pacte a été conclu ; l'honneur du pays se trouve engagé. Le premier ministre nous a dit qu'on aurait dû faire des levés hydrographiques et préparer des estimations. Ce travail-là a-t-il été fait ? Le Gouvernement peut-il nous dire aujourd'hui qu'il possède tous les renseignements qu'il croit nécessaires pour se former une idée et dire si ce projet de tunnel est ou n'est pas " raisonnablement pratiquable? "

Nous n'avons aucune déclaration dans ce sens de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries. Si le Gouvernement possède ce renseignement, il doit à la population de l'île du Prince-Edouard, comme à celle des Provinces maritimes et du Canada tout entier, de le faire connaître à la Chambre et de déclarer s'il croit que ce projet peut être raisonnablement mis à exécution. Il ne faut pas oublier que cette question n'intéresse pas simplement la population de l'île du Prince-Edouard, mais qu'elle est d'une extrême importance pour tout le peuple du pays, et spécialement pour la population des Provinces maritimes. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ont tout autant d'intérêt à avoir des communications faciles avec l'île du Prince-Edouard que cette dernière peut en avoir dans un service régulier avec la terre ferme. Ces provinces ont des relations commerciales de tous genres entre elles, et ce projet les intéresse grandement toutes. Je l'ai déjà dit: si le Gouvernement possède ce renseignement, il est de son devoir de le communiquer à la Chambre. Les ministres sont chargés de l'administration, et s'ils possèdent des informations sur une question semblable—informations qu'ils devraient avoir—il est de leur devoir de dire immédiatement et franchement s'ils se proposent ou non de construire le tunnel en question.

Dans le cas contraire, c'est-à-dire si le Gouvernement ne possède pas ces renseignements, alors je dis qu'il aurait dû se les procurer, et qu'il devrait obtenir toutes les informations désirables sans délai. J'ignore ce qu'ont été les levés faits par les ingénieurs envoyés à l'île du Prince-Edouard, mais je dis que le Gouvernement devrait faire exécuter des études qui lui permettront de se prononcer absolument sur la possibilité de construire ce tunnel et sur le coût approximatif, autant que possible, de cet ouvrage. De plus, si nous ne pouvons entretenir des communications continues en hiver, suivant la portée de la disposition du pacte fait avec l'île du Prince-Edouard, lors de l'entrée de cette province dans la confédération, alors le pays devra être prêt

à résoudre ce projet de tunnel. Je ne vois pas comment on pourrait sortir de là.

Nous nous sommes engagés à entretenir des communications efficaces et continues entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme; nous devons entretenir autant que possible un service de steamers. Le Gouvernement devrait pouvoir nous dire si c'est là un projet possible, ou s'il s'agit d'une impossibilité. Si nous ne pouvons remplir les promesses faites à la province de l'île du Prince-Edouard, en établissant ce service, à mon point de vue, nous n'avons plus qu'une seule chose à faire, c'est d'envisager cette question de la construction d'un tunnel, et d'étudier ce problème sans délai.

Je répudie autant que tout autre membre de cette Chambre tout ce qui tend à laisser supposer que l'île du Prince-Edouard, la plus petite, mais aussi l'une des plus belles provinces du Dominion, devrait être mentionnée comme nourrissant l'idée de se séparer de l'Union. Mais on a fait remarquer avec raison que l'île du Prince-Edouard a un très bon exemple sous ce rapport. J'ai ici—si l'heure n'était pas si avancée, je la citerais—la résolution adoptée, non pas en 1887 à la conférence de Québec, mais proposée à la législature de la Nouvelle-Ecosse par mon honorable ami, le ministre des Finances, dans laquelle il posait carrément devant le peuple de cette province la question de se séparer de la confédération.

Il a fait la lutte sur cette question, et il conquit la majorité des électeurs ; on n'entendit plus jamais parler de cette question-là, parce qu'elle n'avait été qu'un expédient pour les besoins du moment. Il me semble donc que c'est là ce qui en est de cette question qu'on a débattue aujourd'hui. Mais il y a un ou deux détails de moindre importance sur lesquels on pourrait dire un mot.

Il y a la question des prix de transport exorbitants ; ils représentent trois tractions courtes, au lieu d'une simple traction longue, si j'ai bien compris mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre, ainsi que l'honorable député de King, (M. J. J. Hughes). Il est un principe bien établi par la loi des chemins de fer et qui s'applique à toutes les voies ferrées du pays, à l'exception de l'Intercolonial, c'est qu'un tarif uniforme devrait être accordé pour une traction continue, bien que celle-ci s'opère sur différentes voies. Mais il semble que le Gouvernement, quand il s'agit des communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme fait fi de ce principe qu'il a établi pour tous les autres chemins de fer du Canada. Je ne vois pas, vu que le Gouvernement possède et administre l'Intercolonial, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, vu qu'il a la haute main sur les communications par steamers, entre l'île et la terre ferme durant l'hiver, je ne vois pas pourquoi le principe établi pour tous les chemins de fer du pays ne s'appliquerait pas à ces moyens de communication possédés par l'Etat et dirigés par lui. Il me semble que la population de l'île du Prince-Edouard a parfaitement le droit de se plaindre sous ce rapport et que jamais on ne devrait exiger pour le transport des marchandises et des voyageurs des prix aussi exorbitants que ceux qu'on a mentionnés ici aujourd'hui. Evidemment, nous devons au moins accorder à la population de cette province cette simple justice et reconnaître que si nous n'avons établi des communications suffisantes et continues par steamers entre l'île et la terre ferme, nous maintiendrons durant l'hiver les tarifs qui sont en vigueur, en été.

Cela est surtout vrai, si l'on tient compte du fait mentionné par des députés qui siègent à votre droite ou à votre gauche, monsieur l'Orateur. Ceux-ci ont affirmé que les produits de l'île doivent être entreposés durant l'hiver ou être sacrifiés sur le marché au grand préjudice des cultivateurs et des producteurs de l'île.

Il est un autre sujet dont j'ai déjà parlé ici ; je fais allusion à cette curieuse jonglerie qui a prévalu sous les gouvernements précédents, je crois, mais qui prévaut aujourd'hui et par laquelle trois ministères se trouvent intéressés dans cette question de communication entre l'île et la terre ferme. Il y a d'abord le département des Chemins de fer et des Canaux qui a la direction de l'Intercolonial sur la terre ferme et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard sur le territoire de l'île : ajoutez à cela le ministère de la Marine et des Pêcheries qui s'occupe du service des steamers ; enfin, il y a le ministère des Postes qui doit traiter d'abord avec le département des Chemins de fer, puis avec celui de la Marine et des Pêcheries.

Je ne vois pas pourquoi le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, en ce qui se rapporte au transport des passagers et des marchandises et même du courrier, ne serait pas placé sous la direction d'un seul département, de façon à éviter cet interminable confusion dont nous entendons parler si souvent das cette Chambre. Je crois qu'en attendant ce remède complet et entier auquel a droit la population de l'île du Prince-Edouard, on opérerait une bien grande réforme en adoptant le principe que j'ai prôné plus d'une fois en cette Chambre.

Il y a encore la question des communications télégraphiques. Nous sommes tenus par le pacte d'union de les établir ; en effet, le décret exposant les conditions de l'entrée de cette province dans la confédération contient ce qui suit :

> Que le gouvernement fédéral devra prendre à sa charge et défrayer toutes les dépenses pour :
>
> Le maintien de communications télégraphiques entre l'île et la terre ferme du Canada.

Je me suis amusé cet après-midi à entendre mon honorable ami, le ministre de la

Marine et des Pêcheries signaler comme une faveur accordée à la population de l'île du Prince-Edouard le fait que le gouvernement du Canada avait dépensé $3,000 ou $4,000 pour entretenir des communications par télégraphe sans fil entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries n'avait apparemment pas lu la convention en vertu de laquelle l'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération. Ce pacte obligeait le gouvernement fédéral à acquitter toutes les dépenses destinées à entretenir des communications télégraphiques ; au lieu de cela, grâce à la compagnie qui possédait le câble qui reliait l'île à la terre ferme, et dont le service a fait complètement défaut, on a dû avoir recours au système Marconi. Quel résultat a-t-il donné ? Je n'en sais trop rien.

Donc, quant aux communications télégraphiques, nous nous trouvons engagés envers l'île du Prince-Edouard autant que nous le sommes envers cette province à propos du service de steamers à l'année. J'ignore si les honorables députés qui ont l'expérience de ces choses-là se rendent un compte exact de l'importance de la question pour la population de cette province. J'ai reçu de l'île du Prince-Edouard des lettres qui ont pris dix ou quinze jours pour me parvenir ; je suis certain que les représentants de cette province se trouvent fréquemment placés dans ce cas. Nous connaissons combien il est difficile de traverser aux caps. Nous savons tous quel temps il faut parfois pour opérer la traversée et les ennuis de l'attente avant de pouvoir s'embarquer lorsque le temps est propice. Tout cela n'était pas prévu dans le pacte qui a uni l'île au Dominion.

Proportionnellement à sa superficie, l'île du Prince-Edouard s'impose à l'attention de la Chambre autant que toute autre région du Canada, c'est vrai. Mais je crois qu'il n'y a personne d'entre nous qui ne comprenne que les députés de cette province ne font que leur devoir en soumettant continuellement ces questions à l'attention du Parlement et du pays. La parole et l'honneur du pays sont engagés ; et j'espère sincèrement que le Gouvernement prendra des mesures plus énergiques et plus actives que celles qu'on a constatées dans le passé, dans le but d'apporter un redressement des griefs dont on se plaint et auxquels n'ont remédié ni le gouvernement actuel, ni les gouvernements précédents. L'état de choses qui existe est devenu exaspérant à l'extrême ; quiconque s'est tenu au courant des articles publiés par les journaux de cette province, qui a remarqué l'attitude des corporations publiques de cette île et des associations importantes, telles que les chambres de commerce ne représentant pas simplement l'île du Prince-Edouard, mais toutes les Provinces maritimes, quiconque s'est mis au courant de l'opinion publique, ne peut manquer de comprendre que retarder plus longtemps ne saurait être permis, mais qu'il faut agir sans retard et énergiquement afin d'apporter un remède aux maux dont on se plaint.

M. E. M. MACDONALD : Monsieur l'Orateur, le débat sur la motion de l'honorable député de Queen a pris beaucoup d'importance cette après-midi et ce soir, et la Chambre l'admettra, sans doute, les représentants de la jolie petite île ont exprimé d'une façon très convaincante leur opinion au sujet de la situation de cette île et des droits que lui reconnaît le pacte fédéral. Toutefois, il me semble qu'ils n'ont pas réussi à faire voir clairement quels sont les termes de ce pacte. On a prétendu que parce que les communications à la vapeur avec l'île du Prince-Edouard ont été interrompues de temps à autre, le gouvernement fédéral est tenu, même légalement, de construire un tunnel, ce qui, au dire de nos amis de l'île du Prince-Edouard, est le seul moyen de résoudre la difficulté. Il ressort très clairement du discours de l'honorale chef de l'opposition que l'obligation du gouvernement fédéral de maintenir des communications continues avec l'île du Prince-Edouard ne signifie pas du tout qu'il doive construire un tunnel. A mon sens, la question est celle-ci : " Le Gouvernement étant tenu de maintenir des communications continues entre l'île et la terre ferme, lui est-il possible de remplir ce devoir, et l'a-t-il rempli jusqu'à présent ?" Il est reconnu que, durant les premières années de la confédération, il ne l'a pas rempli, et le gouvernement actuel l'a admis en 1901, lorsqu'il a payé la somme qu'il avait fait voter à cette époque-là. Les honorables députés de la gauche qui ont défendu aujourd'hui, avec tant de chaleur, ce qu'ils pensent être les droits de leur province, ont oublié qu'en 1901 leurs chefs dans cette Chambre ont affirmé avec tout autant de force, que les conditions du pacte fédéral quant au maintien d'un service à la vapeur avaient été remplies à la lettre. Je connais certains députés de ce temps-là qui n'ont pas désapprouvé la proposition faite par leurs chefs dans la Chambre. Mais, franchement, je dois dire que durant les premières années de la confédération, les conditions du pacte fédéral n'ont pas été observées.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député veut-il parler de moi ?

M. MACDONALD : Non. Je fais allusion à l'honorable député de Lanark-sud. Plus tard, les communications d'hiver furent dans un état beaucoup plus satisfaisant, il faut l'avouer. Il est bien facile à nos amis de s'indigner contre l'état de choses qui existe cette année. Ils n'ont pas de communications télégraphiques. Est-ce la faute du Gouvernement ? Qui peut être blâmé de ce que le câble étendu au fond

du détroit de Northumberland s'est brisé à une époque de l'année où il était impossible de le réparer ? Certes, il est malheureux que la population de l'île du Prince-Edouard ait à souffrir de ce grave inconvénient et de difficultés qui la portent naturellement à se plaindre. Mais pourquoi blâmer le Gouvernement de ce que cet accident est survenu à une époque de l'année où il était absolument impossible de faire les réparations nécessaires ?

Quant aux communications à la vapeur, elles ont été grandement améliorées depuis dix ans, et mes honorables amis devront reconnaître la vérité de cette déclaration que je fais, moi qui demeure en face du détroit de Northumberland et au port d'où ces steamers partent pour le traverser. On s'est évertué à faire voir que, dans certaines saisons de l'année, ces steamers ne font pas tout le temps le service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. A ce sujet on a complètement omis de dire qu'au cours d'une de ces années-là, l'hélice d'un des steamers s'est brisée. Faut-il s'en prendre au Gouvernement ?

Je reconnais volontiers que le service peut être amélioré, parce que, selon moi, il n'assure pas des communications efficaces et continues avec l'île du Prince-Edouard, comme on s'attendait, lors de la confédération, qu'il en assurerait. Si le projet du ministre de la Marine et des Pêcheries se réalise et qu'on ajoute un brise-glaces de style moderne aux deux bateaux qui font maintenant le service, on aura donné satisfaction. Cela soit dit sans préjudice à la question du tunnel. Si ce nouveau et puissant steamer ne suffit pas et qu'il soit impossible de maintenir des communications satisfaisantes au moyen de bateaux à vapeur, alors nous serons heureux de nous joindre à nos amis de l'île du Prince-Edouard, partie intégrante du Dominion, pour demander la construction d'un tunnel.

M. LEFURGEY : Pourquoi attendre un autre bateau à vapeur ? On a dit que le "Stanley" suffirait, et quelques années plus tard, que le "Minto" suffirait. Pourquoi continuer de nous berner en nous parlant d'un autre steamer qui ne réussira probablement pas mieux que les autres à exécuter un service satisfaisant ?

M. MACDONALD : Mon honorable ami devrait y aller plus doucement. En 1901, on n'a pas fait de reproches et mon honorable ami n'en a pas fait à l'honorable chef de l'opposition lorsqu'il a pris, ce soir, la même attitude qu'alors. Le Gouvernement a le devoir de remplir les conditions du pacte fédéral telles qu'elles sont écrites, en fournissant des moyens de communication à la vapeur, efficace et continue. Je ne veux rien dire de plus que ce qu'a dit le chef de l'opposition il y a un instant. Or, il a dit que nous ne devrions songer à la construction de ce tunnel que lorsque nous aurions jugé impossible de faire ce que le Gouvernement s'est engagé à faire en 1873.

M. LEFURGEY : Il n'a rien dit de tel.

M. MACDONALD : L'honorable chef de l'opposition m'a paru dire que c'est pour nous un devoir impérieux de remplir les conditions du pacte fédéral, d'accepter la méthode actuelle, et que si cette méthode ne réussit pas, le Gouvernement devra étudier le projet de la construction d'un tunnel.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit un peu plus que cela.

M. MACDONALD : Je ne voudrais pas mal interpréter les paroles de mon honorable ami, mais je crois que c'est là, en somme, ce qu'il a dit.

M. R. L. BORDEN : J'ai dit qu'il y a longtemps que nous aurions dû nous procurer l'opinion des meilleurs experts au sujet de la possibilité ou de l'impossibilité d'établir des communications efficaces et continues, et qu'il ne me semblait pas que nous l'eussions obtenue ou qu'au moins elle eût été communiquée à la Chambre.

M. MACDONALD : Non, et pour la raison qu'il est impossible de régler une question comme celle-là au moyen d'un simple avis. J'ai entendu, il n'y a pas plus d'un an, l'honorable député de Prince exprimer l'opinion qu'il était nécessaire d'employer un brise-glaces comme il y en a un sur le lac Michigan. Je n'ai rien entendu dire concernant le projet de la construction d'un tunnel. Pour moi, qui demeure en face de l'île du Prince-Edouard, de ce côté-ci du détroit, je crois qu'il est possible de maintenir, en hiver, des communications à la vapeur satisfaisantes, et que, si c'est possible, il n'est pas nécessaire de construire de tunnel ; mais que si c'est impossible, il faut songer à en construire un. Les honorables députés de la gauche se sont évertués à établir combien ces steamers ont pris de temps pour entrer dans le port de Pictou ou pour en sortir.

En proposant un projet déjà proposé il y a trente ans par le député qui représentait alors le comté d'Antigonish, projet dont nous n'avons plus entendu parler, le député actuel de ce comté a cherché à déprécier le port que toute la population des provinces maritimes reconnaît comme se prêtant le mieux au maintien des communications d'hiver avec l'île du Prince-Edouard. J'ai été sur le point de penser que quelqu'un suggérait le port de Pugwash, de Brule, ou d'autres ports aux noms imprononçables, y compris la construction d'un rameau de chemins de fer de douze milles de long, et de hangars, l'établissement de commodités pour le transport des voyageurs, et tous les accessoires ordinaires d'un port, pour suppléer à de plus grands inconvénients qu'il n'en a jamais existé à Pictou. Je ne parle de

cela que pour faire voir que le port de Pictou, situé dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, est reconnu par la population de l'île du Prince-Edouard comme le meilleur de tous les ports de la Nouvelle-Ecosse durant toute l'année et comme étant doté de commodités exceptionnelles pour le transport des marchandises ou des passagers qui vont dans l'île ou qui en viennent. Ce qu'on vient de nous dire au sujet de la profondeur de l'eau à l'entrée du port ne comporte pas beaucoup d'objection. A l'entrée du port de Pictou il y a vingt et un pieds d'eau, et la ville de Saint-Jean que l'honorable député (M. Daniel) représente dans cette Chambre envoie ici, tous les ans, une délégation nous demander de faire faire du creusage dans le port de Saint-Jean afin qu'il puisse devenir un port d'hiver. Dans ces endroits-là l'eau n'est pas aussi profonde que dans le port de Pictou, et, cependant, on y parle de port d'hiver et de port océanique. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries l'a dit, le creusage qui se fait maintenant va mettre fin à toutes les difficultés ayant rapport à la profondeur de l'eau à l'entrée de Pictou. Il est admis par tout le monde que, grâce à leur longue expérience, les capitaines de ces vaisseaux connaissent mieux que personne quels endroits il faudrait choisir comme points de communication, et ils se déclarent carrément en faveur de Pictou. D'ailleurs, Pictou a depuis si longtemps la préférence, que leur opinion n'est guère discutable. Comme il se fait tard, je me contenterai d'ajouter seulement que je serais disposé à me joindre aux honorables députés de l'île du Prince-Edouard pour demander au Gouvernement d'épuiser tous les moyens possibles de fournir des communications à la vapeur suffisantes et continues ; et s'il est impossible d'en fournir en employant des steamers du modèle le plus perfectionné il sera encore temps, alors, de voir à résoudre le problème par la construction d'un tunnel.

(La motion de M. A. A. Martin est adoptée).

## ELECTION A LONDON.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que par suite de la décision qu'elle a prise aujourd'hui, j'ai adressé au greffier de la couronne en chancellerie un mandat de *supersedeas* pour faire suspendre toutes les procédures relatives à l'émission d'un nouveau bref d'élection concernant la circonscription électorale de London, en obéissance au mandat par moi émis le 11 février courant.

L'hon. M. LEMIEUX. Avant que la Chambre lève sa séance je voudrais lui donner communication du télégramme suivant que j'ai reçu :

Toronto, Ontario, 18 février 1907.

Honorable Rodolphe Lemieux,
Ministre du Travail,
Chambre des communes, Ottawa.

L'avocat de la compagnie de téléphone Bell a fait, ce matin, à la commission, au nom de la compagnie, une déclaration comportant que la compagnie consentirait à ce que la journée fût de sept heures et se divisât en quatre parties, deux suspensions d'une demi-heure et une suspension d'une heure, l'ouvrage, durant ce temps-là, devant être modéré, aucun ouvrage de surcroît ne devant être imposé et l'ouvrage ne devant pas se continuer durant plus de deux heures y compris l'occasion de se reposer et de suspendre. La compagnie, consent aussi à payer des salaires plus élevés, conformément à la nouvelle annexe. L'avocat des opératrices, après avoir conféré avec elles, a déclaré à la commission qu'au point de vue financier, cet arrangement valait mieux que les heures continues d'ouvrage à haute pression qu'il fallait faire d'après l'ancienne échelle des salaires et que les conditions d'après lesquelles les opératrices travaillaient avant la grève. Il a été déclaré que les nouvelles conditions avaient été accordées à cause des révélations faites devant la commission dans l'enquête publique. Vu cet arrangement, la commission a fini de prendre les témoignages. Je retournerai à Ottawa demain soir.

W. L. MACKENZIE KING.

Sir FREDERICK BORDEN : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Sir FREDERICK BORDEN : Du bill du Travail et d'autres bills.

M. R. L. BORDEN : Pas des subsides ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure moins quinze minutes du matin, mardi.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 19 février 1907.

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

## IMPRESSION DES DOCUMENTS RELATIFS A LA CONFERENCE INTERCOLONIALE.

L'hon. GEORGE FOSTER (Toronto-nord) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire demander au premier ministre s'il ne croit pas qu'il serait à propos de faire imprimer les documents se rapportant à la conférence intercoloniale, qui ont été déposés hier, sur le bureau de la Chambre. Si mon honorable ami n'y a pas d'objection, je proposerai à la Chambre de suspendre l'application du règlement à cet égard, et que l'impression immédiate de ces documents soit ordonnée.

Le très-hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Faites une proposition.

L'hon. M. FOSTER : Je propose qu'il soit sursi à l'application du règlement relatif à cet objet, et que les documents déposés sur le bureau de la Chambre hier, se rapportant à la conférence intercoloniale, soient imprimés immédiatement.

(La motion est adoptée.)

## DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

L'hon. M. FOSTER : J'attends avec beaucoup d'impatience le reste du rapport de l'auditeur général. Il comprend quatre ou cinq volumes, dont je n'ai reçu que deux. Le ministre des Finances n'étant pas ici, je demanderai à l'honorable premier ministre de vouloir bien prendre des informations.

M. MARSHALL : Dans le mois de décembre dernier, j'ai demandé le dépôt d'un relevé des dépenses à Port-Stanley, Port-Burwell et Port-Bruce. Je voudrais savoir du ministre quand ce relevé sera déposé ?

L'hon. M. SYDNEY FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Je vais m'en occuper.

## CORRESPONDANCE CONCERNANT LE FUSIL ROSS.

M. A. LAVERGNE (Montmagny) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire demander au Gouvernement quand la correspondance concernant le fusil Ross sera déposée ?

Sir WILFRID LAURIER : En réponse à mon honorable ami, je dois dire que cela relève du département de la milice, et que le ministre de la Milice (Sir Frederick Borden) n'est pas présent en ce moment pour lui donner une réponse.

## EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. WARD : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un article publié dans le " Globe " d'hier.

M. L'ORATEUR : Cette question ne peut venir en ce moment.

## DISCUSSION DU BILL RELATIF AU REGLEMENT DES GREVES ET LOCKOUTS.

La Chambre se déclare en comité général et passe à l'examen du projet de loi (n° 36), déposé par l'honorable M. Lemieux, ayant pour objet d'aider à prévenir et à régler les grèves et lockouts dans les mines et autres industries se rapportant à des services d'utilité publique.

M. FOSTER.

Sur l'article 2.

M. LENNOX : Je désire appeler l'attention du ministre (M. Lemieux) sur ce fait que les employés de chemins de fer voudraient que la discussion du projet fût ajournée à une semaine ou deux afin de leur donner le temps d'exposer leurs vues. Ils désiraient que le bill fût renvoyé à un comité spécial devant lequel ils pourraient exposer leur avis et les objets qu'ils ont en vue et veulent soumettre au ministre. Mais si le ministre ne veut pas consentir au renvoi du projet de loi à un comité spécial, ils demandent dans tous les cas que la discussion en soit ajournée à huit ou dix jours afin qu'ils puissent avoir le temps de formuler leurs objections et de les faire présenter devant le comité par des membres de la Chambre.

M. LANCASTER : Je crois que la demande faite par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) est raisonnable. Après avoir entendu le directeur général des Postes discuter ce bill la semaine dernière j'ai pensé que nous allions un peu trop vite. Ce bill met en conflit plusieurs intérêts, et il soulève aussi, a mon avis, une question de juridiction. Je ne prétends pas que le bill soit inconstitutionnel, mais il y a matière à discussion, et peut-être que des autorités en matière constitutionnellle plus savantes que moi pourraient décider si le projet est hors de notre compétence. Il touche certainement à la propriété et aux droits civils qui sont de la juridiction des provinces.

Jusqu'à quel point le ministre croit-il qu'il a le droit d'ignorer les lois provinciales sur ces questions ? Je présume qu'il a dû en référer aux jurisconsultes de la couronne qui sont supposés connaître mieux ces questions que n'importe quel membre de cette Chambre. Nous devons supposer aussi que ces jurisconsultes, que les membres du parti ministériel donnent leurs avis au ministre du Travail sur cette législation. La demande de mon honorable ami (M. Lennox) que la discussion sur ce bill soit remise à plus tard, afin que les employés de chemins de fer puissent être entendus, n'est certainement rien moins que raisonnable. Pour ma part je pense qu'ils ne vont pas assez loin et que le bill devrait être renvoyé à la prochaine session. Il touche aux droits du public dans toutes les provinces, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique ; c'est une mesure draconienne qui va très loin ; quelques-uns l'appelleraient—et je n'emploie pas ce mot dans un sens mauvais—une mesure radicale. On prétend qu'il n'est pas obligatoire et conséquemment qu'il ne peut causer de tort, mais il est réellement obligatoire contre le travailleur. Il est peut-être bon qu'il soit obligatoire. Je n'en suis peut-être pas arrivé à cette conclusion, mais il est peut-être juste que vous enleviez au travailleur la seule arme qu'il a, le droit de

se mettre en grève, pour obtenir ces justes demandes en attendant l'enquête demandée par le capital et que celui-ci pourra peut-être prolonger, faire traîner pendant une année ou à peu près. Il est peut-être à propos que dans les cas de compagnies de transport et autres compagnies semblables que ce droit soit restreint ainsi qu'il l'est par ce bill, mais avant de faire cela vous devriez certainement écouter tout ce que les employés ont à dire.

Par ce bill nous empiétons sur les droits de certaines classes d'ouvriers et nous n'intervenons pas dans les droits des autres. Voici par exemple, deux frères, dont l'un peut exercer un des métiers mentionnés dans ce bill, et l'autre travailler pour un manufacturier ou une coalition de manufacturiers vis-à-vis de laquelle il se trouverait presque absolument dans la même situation, mais ce bill s'applique à l'un des deux frères tandis qu'il ne s'appliquera pas à l'autre. Nous disons donc qu'une certaine catégorie d'ouvriers dans le pays seront traités à l'encontre de leur volonté et d'une manière différente de celle que d'autres ouvriers d'une intelligence et d'un caractère égaux sont traités. Cette mesure a une portée si grande et si importante qu'elle devrait être renvoyée à une autre session, afin que dans l'intervalle le pays puisse examiner le bill à tous ses points de vue, et tous les membres du Sénat et de la Chambre des communes pourront aussi en faire une étude approfondie, car ils auront pour les guider le bill dans son texte actuel qui nous fait connaitre les intentions du Gouvernement. Il n'y a qu'une semaine ou deux que nous avons ce bill. Le ministre a dit lui-même, cette après-midi, que la loi de conciliation des chemins de fer avait très bien fonctionné ; et comme les employés de chemins de fer seront plus intéressés dans ce bill que toute autre catégorie d'ouvriers, je crois donc que la proposition de mon honorable ami est bonne et que ces employés devraient avoir l'occasion d'exposer leurs vues. A mon avis, le bill devrait être renvoyé à la prochaine session, afin que nous puissions l'étudier dans son ensemble.

M. W. F. MACLEAN : Je représente un certain nombre d'employés qui ont un intérêt vital dans cette question et ils ont exposé leur cause d'une façon très claire dans une déclaration qu'ils m'ont adressée et qu'ils ont aussi, je suppose, adressée à d'autres. C'est une déclaration de la division No. 295 de la Brotherhood of Locomotive Engineers, qui comprend tous les mécaniciens du chemin de fer canadien du Pacifique sur la ligne de Toronto. Ils disent :

Nous protestons aussi contre l'adoption de toute loi qui nous enlèverait le droit d'exiger une compensation équitable pour nos services, ce qui arriverait suivant nous, si le Parlement votait une loi d'arbitrage obligatoire; nous considérons aussi que nous devrions jouir du droit de tout homme libre d'abandonner son travail, et de remettre notre emploi individuellement ou en corps lorsque les conditions du travail et des engagements qu'on nous propose ne nous conviennent pas, et après que tous moyens honorables ont été épuisés pour obtenir un règlement du différend.

Signé pour la division 295 Brotherhood of Locomotive Engineers.

A. W. SCRUTON,
A. McGUIRE,
Membres du comité.

C'est une question vitale pour les unions ouvrières et qui est soulevée ici pour la première fois, à savoir que ce bill refuse à une division spéciale du travail syndiqué, celle qui est engagée dans les transports, le droit de se mettre en grève. Je prétends donc, avec les honorables députés qui ont parlé avant moi, que l'on devrait fournir à ces employés de chemins de fer l'occasion de se présenter devant un comité spécial de la Chambre ou un autre comité parlementaire devant lequel ils pourraient exposer leurs vues complètement et discuter toute la question. Nous ne pouvons pas discuter cette question à fond en comité général, et j'appuie entièrement la proposition qui a été faite.

M. ARMAND LAVERGNE : Je ne crois pas que l'on ait apporté des raisons bien sérieuses pour justifier l'ajournement de la discussion sur ce projet de loi. Lorsque nous avons l'autre jour discuté le principe du bill on n'y a fait presque aucune opposition, bien que l'on ait soulevé quelques objections sur certains détails. Mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster) a dit que ce bill n'était pas à l'avantage des classes ouvrières. L'autre soir nous avons eu le plaisir d'entendre mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville).

M. LANCASTER : Je n'ai pas dit que le bill n'était pas à leur avantage ; j'ai dit que l'on prétendait qu'il ne leur était pas avantageux.

M. ARMAND LAVERGNE : Parfaitement, cela n'affaiblit pas mon raisonnement. Mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville), qui est peut-être dans cette assemblée le représentant le plus autorisé des ouvriers, est fortement en faveur du principe de ce bill. Le seul argument que l'on apporte contre le bill est qu'il refuse à l'ouvrier le droit de se mettre en grève, et que sur ce point les ouvriers devraient être consultés.

Une seule union ouvrière s'est prononcée contre le bill, et plus que cela, je ne vois rien dans le bill qui empêche les ouvriers de faire la grève. Certainement, il est dit qu'ils devront demander une enquête, mais je ne vois rien dans le bill qui empêche les ouvriers d'abandonner le travail, si le résultat de l'enquête ne leur donne pas satisfaction.

M. LANCASTER : Ce bill déclare coupables d'un délit criminel ceux qui se mettront en grève pendant que l'enquête se poursuit et conséquemment vous enlevez aux ouvriers la seule arme qu'ils ont contre le capital. Le capital peut demander une enquête et la faire durer longtemps, et dans l'intervalle l'ouvrier est privé de sa seule arme.

M. ARMAND LAVERGNE : Parfaitement, et c'est le meilleur article du bill, parce que tout ouvrier qui se met en grève veut tout d'abord que le public connaisse tous les faits. Or, après que le public connaîtra tous les faits, il pourra se mettre en grève. Je ne crois pas qu'il y ait un seul ouvrier qui a pris part à une grève qui n'approuve pas une loi qui empêchera de faire la grève ou le lockout pendant que l'enquête se poursuit, et les ouvriers qui après cette enquête auront l'opinion publique en leur faveur seront dans une position très avantageuse. Si, d'un autre côté, l'ouvrier croit, après l'enquête, que les faits ne sont pas suffisants pour justifier une grève et qu'ils ne seraient pas appuyés par l'opinion publique, alors dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent il ne se mettra pas en grève. Voilà pourquoi je suis d'avis que c'est le meilleur article du projet. La question est urgente et je ne vois pas de raisons pour que nous ne votions pas ce bill pendant la présente session.

M. BOYCE : Je crois que l'on avancerait plus rapidement et que l'on obtiendrait une loi plus efficace, si le ministre du Travail accédait à la demande raisonnable qui lui a été faite par l'honorable député de Simcoe et d'autres honorables membres de ce côté (la gauche) de la Chambre. Le ministre du Travail nous a dit que cette législation était d'un caractère nouveau, et dans son discours sur la 2e lecture du projet, il nous a dit qu'il l'avait soumis à des patrons qui avaient été unanimes à l'appuyer. Mais les ouvriers canadiens sont aussi beaucoup intéressés dans cette mesure, et on ne leur a pas donné l'occasion d'étudier les clauses draconiennes comme il l'a fait pour les patrons avec lesquels le ministre dit qu'il a eu des conférences.

Je suppose que le ministre désire que la discussion soit conduite avec le plus de liberté possible, et que toutes les classes que ce bill atteint puissent s'exprimer ouvertement et avec force, et pour cette raison je demande, comme ceux qui m'ont précédé, que l'on ne se hâte pas autant d'adopter ce bill. Comme le ministre du Travail le sait, son bill apporte des changements très radicaux dans les principes qui gouvernent les unions ouvrières et en général dans les relations entre patrons et ouvriers. Le projet propose des changements radicaux dans les conditions actuelles ; ils imposent des restrictions qui sont onéreuses; ils imposent des restrictions qui dans leur mise à exécution peuvent avoir un effet bien différent de ceux que le ministre du Travail en attend. Si je prends le bill dans son ensemble, je trouve qu'il est compliqué dans ses articles, complexe dans son rouage, et s'il est analysé à un point de vue logique, et en tenant compte des lois subsidiaires, il arrive à des conclusions quelque peu absurdes. Je rappellerai à l'honorable ministre (M. Lemieux) que lorsque sir William Mulock a proposé la loi de 1902 il a déclaré à la Chambre que cette loi était de la plus grande importance, qu'elle apportait de grands changements qu'il croyait dans l'intérêt du public et servir à empêcher les conflits aigus entre le capital et le travail, mais il désirait donner à toutes les parties intéressées directement ou indirectement dans ce bill, le temps nécessaire pour l'étudier, et pour cette raison il ne fit que déposer le bill sur le bureau de la Chambre cette session-là, afin de pouvoir dans l'intervalle compris entre les deux sessions écouter les critiques et les propositions. Sir William Mulock s'est montré raisonnable et à la session suivante du parlement il annonçait qu'il avait changé d'avis au sujet d'un des articles les plus importants de son bill à la suite des représentations qui lui avaient été faites par les unions ouvrières pendant les vacances du parlement. J'espère que le ministre actuel du Travail comprendra la nécessité d'accéder à la demande de l'honorable député de Simcoe (M. Lennox), afin de donner le temps de bien étudier le bill, et permettre aux ouvriers du pays d'exposer leurs vues au ministre ; les patrons pourront aussi exposer les leurs que le ministre nous a dit avoir déjà eu l'avantage de connaître.

M. A. C. MACDONELL : J'appuie de toutes mes forces la proposition faite par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) et par d'autres, et je renouvelle la demande que j'ai faite lors de la 2e délibération, à savoir de renvoyer ce bill à un comité spécial.

Je ne crois pas que c'était l'intention du ministre du Travail de forcer le Parlement et la population du pays à accepter une législation hâtive et prématurée, car je ne crois pas que ce bill ait été suffisamment discuté et compris par la Chambre ou par le public. Le ministre du Travail ne doit pas oublier que ce bill impose des amendes très fortes pour les contraventions. Les patrons sont passibles d'une amende de pas moins de cent à mille dollars pour chaque jour ou partie du jour qu'un lockout dure ; d'un autre côté, les employés sont passibles d'une amende minimum de dix dollars et de cinquante dollars au maximum pour chaque jour ou fraction de jour qu'ils sont en grève contrairement aux dispositions de ce bill.

M. LANCASTER : Naturellement, il y a une pénalité imposée à ceux qui ne payent pas l'amende. Le bill s'applique à certaines

classes de la société seulement et le ministre doit savoir que les neuf dixièmes des employés intéressés dans ce bill travaillent pour les chemins de fer. Ces employés sont opposés au bill dans son texte actuel ; ils ont utilisé tous les moyens constitutionnels de protestation ; les associations de travailleurs de chemins de fer ont fait une demande unanime au Gouvernement de ne pas faire adopter ce bill dans son texte actuel. A l'une de ces délégations le premier ministre a répondu :

Je considère que s'il faut exempter les employés de chemins de fer de l'application de cette loi, vaudrait autant retirer le projet.

Si ces paroles signifient quelque chose elles disent tout simplement que ce bill s'applique surtout aux employés de chemins de fer, et ce sont exactement ceux-là qui ont protesté auprès du Gouvernement et lui ont fait savoir qu'à leur point de vue pareille loi n'était pas désirable et que le Parlement ne devrait pas l'adopter.

M. ARMAND LAVERGNE : Mon honorable ami dit-il que tous les employés de chemins de fer sont opposés à ce bill.

M. A. C. MACDONELL : Je dis que les sociétés d'employés de chemins de fer se sont unies pour exprimer au Gouvernement leur opposition a cette mesure.

M. ARMAND LAVERGNE : Mon honorable ami sait-il que l'association des serre-freins est en faveur de ce bill ?

M. A. C. MACDONELL : Les employés dans tous les services de chemin de fer sont opposés à ce bill et ils ont fait connaitre leur opposition. Ce qu'ils demandent, c'est que l'on prenne le temps suffisant pour étudier cette mesure. M. Harvey Hall, le représentant parlementaire des employés de chemins de fer dit ceci :

Je prétends que ce bill aura pour effet de donner le coup de mort au travail organisé, en d'autres mots réduire les ouvriers et les obliger à passer par toutes les conditions que les sociétés ou compagnies voudront imposer.

Ce que les ouvriers demandent, c'est le temps d'étudier davantage ce projet de loi et s'ils ne peuvent pas l'obtenir ils désirent qu'il ne leur soit pas rendu applicable. On m'informe qu'on a fait entendre à ces personnes qu'elles auraient une autre occasion de conférer avec le Gouvernement sur cette question. Je ne suis pas prêt a affirmer l'exactitude absolue de ce renseignement, mais c'est la croyance que les délégués ont emportée en se retirant. Le bill ne peut pas être mis à exécution tant qu'il ne sera pas dûment sanctionné, à la fin de la session ou peu de temps avant, et je demande au ministre du Travail, sans y mettrea ucun esprit de parti, d'accéder à la demande de ces employés de chemins de fer. Je suis certain qu'il ne désire pas imposer une loi à des gens qui n'en veulent pas. Mais à vouloir faire adopter son bill aujourd'hui tel sera l'effet de son action ; il imposera une loi au neuf dixièmes des ouvriers qui y sont opposés. Je crois que c'est là une raison suffisante pour l'engager à consentir à l'ajournement qui donnera à la Chambre le temps d'étudier son bill.

M. GUNN : Je crois que la proposition de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) est excellente. J'ai été surpris, l'autre jour, en conversant avec une personne intimement liée à l'une des grandes associations ouvrières du pays, d'apprendre que les employés de chemins de fer étaient très opposés au projet. Lorsque ce bill a été déposé je croyais qu'il favorisait les ouvriers, vu qu'il était approuvé par deux honorables membres de cette Chambre qui sont supposés représenter spécialement les intérêts des ouvriers syndiqués, mais cette personne m'a appris que le bill était très impopulaire chez le employés de chemins de fer canadiens, et elle m'a demandé de faire tout ce qui serait en mon pouvoir pour engager le ministre à retarder la discussion de son bill, afin de donner le temps aux représentants des employés de chemins de fer de conférer avec lui. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Lincoln, cette loi est très importante et draconienne, et j'espère que le ministre en retardera l'adoption pendant une semaine ou deux, afin de donner le temps aux représentants des ouvriers syndiqués de conférer avec lui.

M. VERVILLE : Je désire demander à l'honorable ministre du Travail s'il se propose de présenter un amendement à l'article 2. Sinon, j'ai l'intention d'en proposer un. La plus grande objection que quelques unions ouvrières font au bill, est qu'il donne aux patrons trente jours de répit pendant lesquels il pourra s'organiser pour resister aux ouvriers lorsque la sentence arbitrale sera rendue. Il ne faut pas croire un instant que lorsque les ouvriers s'organisent et se préparent à faire une demande que les patrons restent inactifs. Au contraire, ils se préparent quelquefois pendant trois ou quatre mois avant le jour fixé pour accéder à la demande des ouvriers ; ils mettent des agents secrets en campagne et engagent des jaunes pour le cas où les ouvriers n'accepteraient pas leurs conditions à une certaine date, et si ces derniers déclarent la grève et que la compagnie décide de ne pas employer les grévistes, elle a assez d'hommes pour les remplacer le jour de la grève.

Un honorable député dit que tous les employés de chemins de fer sont opposés à ce bill. Il peut y en avoir qui n'en veulent pas mais ils ne forment pas la totalité.

Je puis dire à l'honorable député qu'il y a des employés de chemins de fer non seulement dans la province d'Ontario, mais dans d'autres provinces. Je sais qu'il y a des gens qui se sont livrés à des intrigues de couloirs ici-même en faveur d'une certaine partie des employés de chemins de

fer. Un certain nombre d'employés de chemins de fer ont nommé il y a trois ou quatre semaines quelques personnes pour venir à Ottawa intriguer contre le bill, mais il y a des employés de chemins de fer qui ne partagent pas ces vues. Il est bien connu, par exemple, que les chauffeurs de locomotives ont nommé une personne pour surveiller ce projet de loi. On a envoyé à des employés de l'Intercolonial des lettres disant que ce bill imposait l'arbitrage obligatoire, mais arbitrage obligatoire et enquête obligatoire sont deux choses différentes. Je ne crois pas qu'on ait le droit de créer une fausse opinion dans l'esprit des gens.

Depuis que ces employés ont pris connaissance de ce bill, à part quelques exceptions, tous ceux que j'ai vus sont en faveur du bill tel qu'il a été déposé ; mais naturellement il sera modifié. Il y a par exemple dans l'article 2 le paragraphe "f" auquel je proposerais une addition. La loi dit qu'un patron ne peut pas fermer son usine, s'il y une grève ; mais il n'y a rien dans la loi au sujet de la réduction des salaires par le patron. Supposons que le chef d'une grande usine réduise les salaires de 25c. par jour. Il affiche un avis sur les murs de son usine à ce sujet. Tout ce qu'il a à faire est de rester tranquillement assis et d'attendre que les employés mécontents quittent l'ouvrage à cause de la réduction de salaires. Le jour même où ils quitteront l'ouvrage il portera plainte au Gouvernement et ils seront obligés de retourner au travail et d'accepter le salaire diminué. Cela ne devrait pas être et pour la raison suivante : au cas où les choses se passeraient ainsi, il faudrait mettre dans cet article un paragraphe disant que rien ne pourra être changé dans les salaires que ces ouvriers recevaient à partir du commencement de l'enquête. Voici l'amendement que je propose sur l'article 2, paragraphe "f" :

"Lorsqu'un différend surgit, le fait d'un patron de forcer ses employés à accepter le changement qui est la cause du différend, avant son renvoi à un conseil de conciliation ou à l'enquête ou pendant les procédures relatives au différend devant un conseil de conciliation prévu par ce bill".

Je propose cette addition au paragraphe "f".

M. RALPH SMITH : Il me semble que le règlement de la Chambre ne permet pas de proposer des amendements sur un article qui n'est pas en discussion et nous ne sommes encore qu'à la discussion générale. Il y a quelque temps nous avons examiné la question de savoir jusqu'à quel point nous devrions permettre à une compagnie particulière qui fait un service public de restreindre ou abolir ce service. Je ne crois pas me tromper en disant que le sentiment s'est prononcé très fortement en faveur de l'intervention du Gouvernement de façon à empêcher ceux qui vendent des choses de nécessité universelle de causer une calamité en forçant leurs employés à se mettre en grève ou en leur permettant de le faire.

Telle a été l'opinion unanime de la Chambre. Lisez le discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) qui a dit que l'on devrait obliger les ouvriers à travailler, qu'ils le voulussent ou non. L'honorable député (M. Foster) a défendu fortement l'intérêt public contre le droit du patron ou de l'employé, engagé dans la vente d'une chose d'utilité publique, d'en avoir la maîtrise absolue et de provoquer un état de choses qui serait contraire à l'intérêt public. J'approuve entièrement ce principe; mais dans le débat, on accuse le Gouvernement de n'avoir pas, jusqu'à présent, fait de loi dans ce sens. L'opinion de cette Chambre parut être unanime en faveur de ce principe, et conséquemment le Gouvernement élabora le projet de loi en délibération et qui établit l'enquête obligatoire. D'après ce que je connais des unions ouvrières, et je ne suis pas ici comme le représentant d'un endroit ou d'une catégorie d'ouvriers, mais de la grande masse du peuple, je n'ai jamais rencontré une union qui ne désirait pas l'enquête la plus complète, et j'ai toujours trouvé que les unions se sont toujours efforcées d'employer leur influence à obliger les patrons à faire connaître l'état de leurs affaires, afin que le public pût voir qui avait tort ou raison. Je défendrai l'intérêt public chaque fois que les unions et les patrons provoqueront un état de choses qui causera des dommages au public en supprimant l'approvisionnement d'une chose de grande utilité publique.

Ce bill est très modéré. Si l'on avait voulu suivre les discours prononcés par les membres de l'opposition dans leur logique extrême, il aurait fallu introduire dans le bill des dispositions pour le règlement obligatoire des différends ouvriers, ce qui résoudrait la question de distribution du charbon aux mines de Lethbridge, et autres cas semblables. Mais le bill ne va pas aussi loin que cela. Il dit simplement qu'il y a, en dehors des deux parties en conflit, un public nombreux qui désire savoir pourquoi on l'empêche d'être approvisionné des choses qui lui sont nécessaires, et le bill actuel oblige à dévoiler ces faits.

On combat le projet au nom des employés de chemins de fer. Pour ma part, je crois qu'un délai raisonnable dans le but de se renseigner sur une question technique quelconque du projet de loi est équitable et juste. Toute association dans ce pays et toute personne intéressée à ce bill devraient avoir un temps raisonnable pour déposer ses réclamations et faire connaître ses objections au Parlement ou devant le comité. Mais je veux discuter un instant ce que je considère être la signification générale de l'attitude des employés de chemins de fer sur cette question. Je dirai d'abord à leur honneur que les employés de

chemins de fer du continent américain ont toujours professé le principe que l'on ne peut accomplir aucun bien en ayant recours à la contrainte, mais que la véritable solution consiste dans un compromis de part et d'autre ou une entente sur une base d'affaires entre les deux parties. Toute question intéressant les ouvriers et les patrons est soumise aux auvriers comme question d'affaires, et on fait de même à l'égard des patrons. Dans le langage des unions ouvrières, on appelle cela le principe de concessions réciproques ; les deux parties consentent à régler leur différend au moyen de la conciliation et de l'arbitrage sans l'intervention d'aucune influence extérieure.

Avec tout le respect dû à l'opinion de ceux qui seraient portés à juger défavorablement les unions d'ouvriers de chemins de fer, je dirai que leur conduite dans ces cas-là devrait être suivie par les autres unions ouvrières. A mon avis, si ces autres unions ouvrières du pays avaient prêché le principe des concessions réciproques comme les employés de chemins de fer l'ont fait, cette législation ne serait pas nécessaire. Ces derniers sont opposés aux grèves ; ils se conduisent d'après le principe qu'il ne doit pas y avoir de grèves. On peut attribuer ou ne pas attribuer cela à l'intelligence extraordinaire des employés de chemins de fer eux-mêmes. Je suppose que cela est dû au travail tout particulier qu'ils exercent, parce qu'il touche à l'intérêt du public plus que tout autre. Or, en toute justice pour les employés de chemins de fer, s'il est vrai qu'ils pratiquent le principe du règlement par concessions réciproques jusqu'au point que j'ai indiqué, s'il est vrai que les unions et les patrons règlent leurs différends à l'amiable, je prétends que jusque-là ce bill ne les touche pas du tout, car il n'y a rien dans ce bill pour empêcher de régler des différends au moyen de concessions réciproques. Il n'y a rien dans ce projet disant que les ouvriers ne régleront pas eux-mêmes les différends....

M. MONK : Mais l'honorable député (M. R. Smith) admettra que ce bill s'applique tout autant à ceux qui règlent leurs différends à l'amiable qu'aux autres.

M. RALPH SMITH : Je me préparais justement à dire que ce bill ne s'applique à eux que lorsqu'ils décident de se mettre en grève, mais jusque-là il ne les touche pas. Mon honorable ami (M. Monk) admet-il cela ? Tant qu'il n'y a pas de grève, les employés de chemin de fer peuvent avoir des négociations avec les compagnies pour régler leurs différends tout comme à présent, par l'entremise de leur propre comité et à leurs propres dépens, sans s'occuper du temps que cela peut prendre. Jusqu'à la cessation du travail, cette législation ne les touche pas.

M. MONK : Mais là où le principe de la concession réciproque existe, comme en Angleterre, par exemple, il y a des grèves comme partout ailleurs.

M. RALPH SMITH : Mon honorable ami (M. Monk) dépasse le but. A ouloir trop prouver on ne prouve rien, car la proportion des grèves en Angleterre et moindre que dans tout autre pays au monde, et cet état de choses est dû à l'application du principe de règlements des grèves par concessions réciproques. Ce que je veux expliquer, et je ne vois pas pourquoi mon honorable ami ne le le comprendrait pas comme moi, c'est que les arguments apportés ici aujourd'hui sont simplement ceux des employés de chemins de fer, car ils sont les seuls à s'opposer à ce projet de loi. Je ne les blâme pas et j'ai dit aujourd'hui en leur faveur tout ce qu'un homme peut raisonnablement dire. Je prétends même qu'ils se sont placés dans une meilleure position par les méthodes qu'ils emploient que celle que ce projet de loi fera aux autres unions ouvrières, et je dis que ce projet de loi les laisse absolument libres jusqu'au moment où ils décident de faire la grève. Mais peu importe le degré de valeur d'une union ou la manière satisfaisante dont elle conduit ses affaires, si cette union déclare une grève sur un des chemins de fer du pays, cette grève touchera autant aux besoins du public qu'une grève ordonnée par une union mal organisée. La grande question que nous avons à considérer est celle-ci : ne doit-on pas tenir compte des réclamations raisonnables du public dans un cas de ce genre ; est-ce que cette tierce partie qui n'a absolument aucun pouvoir sur les négociations entre les deux autres, mais dont les intérêts dans la cause, ainsi qu'on l'a démontré dans cette Chambre, peuvent s'étendre jusqu'à une question de vie ou de mort, est-ce que le Gouvernement ne doit pas protéger ces intérêts de son autorité ?

Tel est le grand principe en jeu de protéger ces intérêts sans nuire aux négociations volontaires des unions. Les honorables députés qui représentent les intérêts des ouvriers des chemins de fer devraient montrer où j'ai tort. Je le demande à nouveau. Y a-t-il quelque disposition dans cette loi qui gêne les démarches d'une union qui s'efforce, au moyen de négociations volontaires avec les patrons, de régler amicalement un différend et prévenir une grève ?

M. LANCASTER : Mais si la grève se déclare ?

M. RALPH SMITH : C'est une autre question, dont je parlerai dans un instant. Les employés de chemins de fer prétendent qu'ils ont le compromis collectif, que leurs intérêts souffriraient de l'application de cette loi et ils ne veulent pas de l'intervention de quiconque. Je maintiens que les dis-

positions de ce projet de loi ne nuisent pas aux intérêts des ouvriers de chemins de fer jusqu'au moment de la déclaration de la grève. Voici maintenant le dernier point qui reste à régler. Est-ce à dire que parce que les unions d'employés des chemins de fer sont composées d'hommes intelligents et bien conduites, qu'elles ont le compromis collectif et qu'elles peuvent régler 999 différends sur 1,000, que le Gouvernement ne doit pas intervenir pour faciliter le règlement du millième différend, même si les intérêts du public en souffrent? Cette conclusion se recommande-t-elle a la Chambre comme logique et raisonnable ? D'après l'esprit de cette loi et d'après l'opinion générale de la Chambre, telle que réitérée dans différents débats, le Gouvernement doit être prêt à intervenir si dans le millième cas une grève se produit qui menace l'intérêt public ; tout au moins le Gouvernement doit intervenir pour tâcher de découvrir les causes de cette grève.

M. W. F. MACLEAN : Si l'honorable député M. Ralph Smith) reconnait au Gouvernement le droit d'intervenir en pareil cas ne prive-t-il pas effectivement les ouvriers du droit de déclarer une grève ? Je maintiens l'affirmative.

M. RALPH SMITH : L'esprit de la loi n'est pas de prévenir les grèves . . .

M. W. F. MACLEAN : J'ai dit " le droit de déclarer une grève.

M. R. SMITH : La loi ne prive personne du droit de déclarer une grève . . .

M. W. F. MACLEAN : Très bien ; c'est là le point. A présent, l'honorable député veut-il s'expliquer ?

M. R. SMITH : Je vais m'expliquer. L'esprit de cette loi est de donner au public, qui est si directement intéressé au sujet, le droit de connaître les raisons pour lesquelles il est privé des services d'utilité publique. C'est le seul effet obligatoire de ce projet de loi, ni plus ni moins. La troisième partie, le public, peut être menacée de famine, la famille peut en souffrir . . .

M. LANCASTER : Le gréviste est décrété d'accusation criminelle aux termes de la loi.

M. R. SMITH : Dans ses relations particulières avec ses semblables, l'honorable député (M. Lancaster) ne dédaignerait pas d'être forcé d'avoir recours à la conciliation pour régler un différend. Préfère-t-il montrer constamment les grosses dents, prêt à se battre continuellement? Allons-nous nier que les circonstances qui entourent ces différends ne doivent pas être livrées à la publicité ?

M. LANCASTER : L'honorable député a déclaré que cette loi ne prive personne du droit de déclarer une grève . . .



M. R. SMITH : Oui, excepté pendant la durée de l'enquête qui doit révéler les faits et instruire le public des raisons qui le privent des articles d'utilité et pour lesquelles ses intérêts sont affectés.

Il n'y a pas un bon député qui songerait à appliquer le principe énoncé par l'honorable député à ses propres affaires. Autrement, vous seriez toujours prêt à engendrer chicane à la première personne venue. D'après cette doctrine, vous rencontrez une personne dans la rue avec laquelle vous discutez des questions d'intérêt public. Si vous ne partagez pas les mêmes opinions, vous avez le droit de lui planter le poing entre les yeux.

M. LANCASTER : Personne n'a parlé de cela.

M. R. SMITH : La méthode humanitaire, celle que préconise le projet de loi, est de reconnaître qu'il existe un droit et un tort dans ces questions. Il peut n'être pas nécessaire d'imposer certaine alternative, mais nous devons au moins savoir ce que nous faisons. En supposant même que nous soyons obligés de vider le différend par la suite, pourquoi ne pas tâcher dans l'intervalle de connaître les faits ?

M. LANCASTER : Parce que vous immobilisez par le fait même une des parties.

M. R. SMITH : L'honorable député (M. Lancaster) n'est pas raisonnable. S'il peut prouver qu'une des parties est immobilisée, il doit prouver par le même raisonnement que les deux parties le sont.

M. LANCASTER : Non, vous laissez le capital libre d'agir à sa guise dans son intérêt.

M. R. SMITH : L'honorable député est complètement dans l'erreur. Son assertion est injuste à la face même du projet de loi. Celui-ci prescrit explicitement que ni la compagnie ni l'union ne peuvent entraver l'exploitation régulière pendant la durée des négociations.

M. LANCASTER : Le patron n'a qu'à déclarer qu'il a un grief contre un employé pour l'empêcher de se mettre en grève.

M. CONMEE : Il peut retarder l'heure de la grève.

M. R. SMITH: Si l'honorable député croit que le fait de retarder l'heure d'une grève qui cause des dommages à la société constitue pour un particulier la perte d'un droit, c'est exactement ce qui se produit tous les jours, et c'est précisément l'intention de la loi. Nous ne pouvons faire une seule loi qui n'affecte en quelque façon les individus. L'honorable député n'ignore pas que toutes nos lois sont des restrictions à la liberté individuelle.

M. BOYCE : L'honorable député croit-il que c'est un avantage pour le public de lais-

ser traîner en longueur une difficulté aiguë entre patron et employé, quand il s'agit des services d'utilité publique ?

M. R. SMITH : Je dis qu'il convient de retarder autant que possible quand le délai est consacré à faire une enquête sur les faits du conflit, et je soutiens que cela est tout aussi raisonnable que tous les exemples que j'ai cités. N'est-il pas mieux pour deux esprits montés qui vont faire du tapage dans la rue qu'ils aillent à l'auberge du coin pour discuter leur grief ? C'est là le principe. Le grand point pour cette loi, c'est qu'elle est dans l'intérêt du public et non dans l'intérêt des groupes. Elle n'est pas faite dans l'intérêt des corporations ni dans l'intérêt des unions ouvrières, mais dans l'intérêt général.

M. LANCASTER : De nom seulement.

M. RALPH SMITH : Je ne comprends pas du tout l'honorable député. Je ne vois pas comment il peut arriver à une connaissance pratique du différend s'il n'apporte quelque délai. Quiconque est initié aux combats de la vie, quiconque a tenté des rapprochements entre des parties opposées pour le règlement d'une difficulté, sait que le meilleur temps pour effectuer ce rapprochement est de ne pas attendre que les parties soient aux prises. C'est exactement l'intention de cette loi. L'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) et l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) ont prétendu, l'autre jour, en adressant la parole sur ce sujet, qu'un patron pourrait réduire les gages de ses ouvriers après l'ouverture des hostilités, et que pendant la durée de l'enquête sur les causes de ces hostilités, ces ouvriers seraient obligés de travailler à réduction. Si l'article 58 ne prévoit pas spécifiquement à cette objection, ce n'en est pas moins son objet. Voici l'article 58 :

Chaque fois qu'un différend a été référé à un conseil, aucune des parties ni les employés dont les intérêts sont en jeu, ne feront, tant que le conseil ne s'est pas prononcé, ni ne contribueront à faire, directement ou indirectement, rien qui soit de la nature d'un lock-out ou d'une grève, ou qui constitue une suspension ou discontinuation d'emploi ou de travail, et les rapports entre patron et employé doivent continuer ininterrompus par le différend ni par rien qui en découle; mais si, de l'avis du conseil, l'une ou l'autre des parties invoque la présente ou toute autre disposition de la présente loi dans le but de maintenir injustement, au moyen de délais, un état de choses donné, et que le conseil rapporte la chose au ministère cette partie est coupable de contravention et passible des mêmes amendes que celles imposées pour violation de l'article qui précède.

Que signifie ces paroles ? Quel en est l'objet ?

M. ARMAND LAVERGNE : Cette disposition ne prévoit pas le cas d'une réduction de gages.

M. RALPH SMITH : Je prétends le contraire. Je soutiens que l'intention du gouvernement est claire à ce sujet.

M. A. C. MACDONELL : L'article 58 dit : chaque fois qu'un différend a été soumis à un conseil." J'ai mentionné le cas où, sans qu'il y ait eu de conflit, sans au préalable avoir reçu d'avis, les ouvriers aperçoivent, le matin, en arrivant au travail, des placards qui leur apprennent que leur demande d'augmentation de gages a été refusée. C'est un cas que l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) a prévu également. Qu'arrive-t-il ? Les ouvriers devront continuer à travailler aux anciens gages tant que le conseil n'aura pas rendu sa sentence.

M. RALPH SMITH : La conclusion de l'honorable député de Toronto-sud n'est pas juste. Il suppose un cas qui peut se produire dans le cours ordinaire de l'exploitation d'une entreprise par ces deux facteurs, et qui ne tombe pas sous l'autorité du Gouvernement. L'honorable député doit savoir que cette exploitation se continue tout le temps. Les patrons dans tout l'étendue du pays peuvent avoir recours à ce moyen et le Gouvernement ne peut pas intervenir, à moins que les patrons ou les ouvriers s'adressent à l'autorité constituée pour obtenir un délai. Je maintiens que cette loi donne plus d'autorité au Gouvernement. Nous ne pouvons statuer sur des circonstances qui ne tombent pas sous le coup de cette loi. Je suis surpris du raisonnement de l'honorable député. Nous en avons déjà assez de statuer sur des matières qui tombent sous l'empire de cette loi, sans que l'honorable député propose de statuer que les ouvriers ne devront souffrir aucune injustice au cours d'une enquête privée conduite au moyen de négociations d'une nature privée. Ce n'est pas notre but. La loi n'a d'application qu'en cas de menace d'une grève et lorsqu'une demande a été faite.

M. DUNCAN ROSS : Je voudrais poser une question à l'honorable député sur un point qu'on a soulevé. N'est-ce pas matière à inclure dans les dispositions de cette loi si les ouvriers se mettent en grève après que les patrons ont réduit les gages sans avis préalable ?

M. R. SMITH: J'allais dire qu'à mon sens, il est impossible, pour un patron, aux termes de cette loi, de réduire les gages et de continuer son exploitation avec cette réduction. L'esprit de l'article 58 veut que l'état de choses existant antérieurement à la formulation de la demande se continue pendant la durée de l'enquête.

M. DUNCAN ROSS : Je ne crois pas que l'article 58 puisse s'interpréter ainsi.

M. R. SMITH: Je crois que c'est l'intention de cette disposition ; sinon ce devrait l'être et je suis sûr que le Gouvernement n'aura pas d'objection à amender le projet de loi dans ce sens.

L'hon. M. LEMIEUX : Je dois déclarer immédiatement que j'ai l'intention de modifier le projet de loi dans le sens de la proposition de l'honorable député de Maisonneuve. A mon sens, l'article 58 est suffisamment explicite, mais pour en rendre le sens plus clair, je consens à le modifier.

M. BOYCE : Qu'y a-t-il dans l'article 58 qui empêche le patron, au cours d'une enquête prévue par cette loi, de dire que son entreprise a tellement subi les fluctuations du marché qu'il est obligé de fermer ses portes ?

M. R. SMITH : L'honorable député suppose un détail qui devra être étudié par le conseil lui-même.

M. BOYCE : La seule raison aux termes de l'article 58 qui puisse motiver la cessation du travail, est un différend entre les deux parties.

M. R. SMITH : L'honorable député verra à la lecture du projet de loi que le lockout est tout autant une raison que la grève elle-même.

M. BOYCE : Dans l'article 58 ?

M. R. SMITH : Je ne sais pas si le lockout est prévu dans l'article 58, mais il y est prévu dans le projet de loi. Celui-ci stipule distinctement que les négociations auront lieu en cas de grèves ou de lockouts.

M. TALBOT : Y a-t-il dans la loi quelque disposition qui empêche une personne d'abandonner les affaires ?

M. R. SMITH : Non ; rien en la loi n'empêche l'ouvrier de dire qu'il refuse de travailler dans certaines conditions. Le raisonnement de certains honorables députés tendrait à le faire croire. Vous ne pouvez forcer par une loi un propriétaire de mine à exploiter sa mine s'il croit y perdre de l'argent. Nous pouvons, par exemple, divulguer au public les affaires de cet industriel et laisser le public libre de juger, mais si un patron croit que son entreprise n'est plus de bon rapport, je ne connais pas d'autorité dans un pays britannique qui puisse le forcer à l'exploiter à perte. C'est là où la loi d'arbitrage obligatoire dans la Nouvelle-Zélande a son effet salutaire. L'application de ce principe est facile dans la Nouvelle-Zélande, dont la superficie est très restreinte et où la population est circonscrite dans d'étroites limites. Il est extrêmement difficile à un ouvrier de quitter l'île ; il peut difficilement se procurer les moyens de s'éloigner du théâtre actuel de ses présentes difficultés, pour aller ailleurs chercher à améliorer sa position. Un patron qui exploite un service public dans la Nouvelle-Zélande, en vertu d'une charte, peut difficilement causer un différend sérieux, car l'état exploite elle-même ces services publics. Le Gouvernement possède et exploite des mines de houille dans la Nouvelle-Zélande. Ce sont autant de facteurs en faveur du principe de l'arbitrage obligatoire dans cette colonie, mais je crois qu'il serait impossible sous ce rapport d'obtenir au Canada l'assentiment populaire sur cette doctrine.

En effet, la Chambre paraissait, il y a quelques jours, unanime à approuver le principe de l'arbitrage obligatoire ; aujourd'hui elle semble craindre de s'être laissée entraîner trop loin. C'est exactement le changement que j'ai constaté. Je dois admettre en toute sincérité que je préfère rester en deça qu'aller au delà. Je préfère que nous disions " soumettez-nous vos difficultés " plutôt que de dire " soumettez vos difficultés à l'arbitrage ".

M. W. F. MACLEAN : Qu'est-ce que dirait l'honorable député si les ouvriers demandaient à être entendus devant un comité de la Chambre ?

M. R. SMITH : Ce serait raisonnable pour la préparation et l'étude d'une loi comme celle-ci, mais je prétends que le Gouvernement a en sa possession beaucoup de faits pour se guider. Par deux fois déjà la Chambre s'est prononcée, sur le principe même de ce projet de loi, en faveur d'une loi immédiate pour régler ces différends. Personnellement si ce n'était du renvoi de cette mesure à une autre session, ce que je ne puis concéder, vu qu'à mon sens elle doit être adoptée à présent, je dirais à mon honorable collègue que s'il y a une occasion raisonnable de soumettre ce projet de loi à la discussion des ouvriers, je crois sincèrement que cette occasion devrait leur être offerte. Si le projet de loi est juste, le Gouvernement n'a rien à craindre de la plus sévère critique, et s'il est mauvais, ce que révélera l'enquête, il est bon que le public le sache. Nous sommes tous d'accord, je crois, sur la question de protéger les intérêts du public dans des circonstances de ce genre et je ne connais pas de principe ni de loi moins coercitif que ne l'est la présente loi.

M. TAYLOR : J'approuve entièrement l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox.) Nous avons à la Chambre deux honorables députés, M. Smith, de Nanaïmo et M. Verville, de Maisonneuve, qui représentent, tout au moins qui se disent représentants d'une forte partie de la classe ouvrière au Canada.

M. R. SMITH : Il ya des centaines de députés qui ont la même prétention.

M. TAYLOR : Pas comme représentants ouvriers. Je représente moi-même un grand nombre d'ouvriers, mais ils ne sont pas syndiqués. L'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) approuve le projet de loi sans restriction. Il demande qu'il soit adopté et mis en vigueur tel qu'il est.

M. R. SMITH : L'honorable député me pardonnera, mais la mémoire lui fait dé-

faut. J'ai dit que certaines disposition soulevaient des objections, qu'il vaudrait mieux les modifier, et l'honorable ministre a accepté ma proposition.

M. TAYLOR : C'est l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) qui a proposé l'amendement que l'honorable ministre (M. Lemieux) a adopté et l'honorable député de Maisonneuve a encore d'autres objections. Il a lu un amendement qu'il proposera en comité, mais il en a d'autres encore. L'un ou l'autre de ces honorables députés ou les deux ensemble ne représentent pas la majorité des ouvriers du pays; les ouvriers non syndiqués sont répandus dans tout le Canada. Il y en a plus d'un millier dans la ville que j'habite et ils ne font pas partie des unions. Il en est de même de toutes les petites villes et des villages du Dominion. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) et l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) ont dit que l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) a déclaré, l'autre jour, dans ses explications à la Chambre, qu'il avait soumis le projet de loi aux industriels. Je ne le sais pas, moi, car je ne l'ai pas entendu, ni ai-je lu son discours, qui est trop long pour perdre son temps à en faire la lecture, la vie étant trop courte.

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai jamais dit cela.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a dit " ceux qui emploient la main-d'œuvre ", c'est-à-dire les industriels et autres grands ....

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai dit en proposant la deuxième lecture du projet de loi que j'avais eu l'opportunité, pendant les vacances, de rencontrer des patrons, des représentants de grandes corporations, et que j'avais également reçu des délégations du congrès des métiers et du travail et de différentes unions ouvrières et que tous avaient admis que le projet de loi était acceptable et devait être adopté à la présente session.

M. TAYLOR : Bien que les honorables députés de Nanaïmo et de Maisonneuve se disent représentants au Parlement des fédérations syndicales du pays, il n'en est pas moins vrai que les députés reçoivent des pétitions de fortes unions ouvrières qui désapprouvent la mesure. Quand j'ai appris que l'honorable ministre avait soumis son projet de loi aux patrons, je ne savais pas qu'il l'avait soumis également au travail syndiqué, mais ce n'était pas tout : il restait encore à consulter la grande majorité des ouvriers qui ne sont pas représentés au Parlement par des députés syndiqués, et pour cette raison je dis, en ma qualité d'industriel et de patron, intéressé dans des entreprises qui emploient de 400 à 500 ouvriers, dans toute l'étendue du pays, que si la mesure a été soumise au préalable aux patrons et que ceux-ci l'ont approuvée, la cause du travail subira un sérieux échec. Je suis donc oppposé à l'adoption du projet de loi avant que les ouvriers en général aient été consultés. Ayant obtenu la certitude que les patrons l'ont été, je veux que les ouvriers puissent en dire autant. N'y eut-il que cette raison, le projet de loi devrait être soumis à un comité spécial, afin de connaître l'opinion des ouvriers, non seulement des ouvriers syndiqués, mais des ouvriers en général. Je n'ai pas lu le projet de loi afin de pouvoir m'assurer de son effet sur les patrons et sur les ouvriers. (Bruits.)

M. RALPH SMITH : C'est ce que je pensais.

M. TAYLOR : C'est ce que pensait l'honorable député, mais il a consacré beaucoup de temps à l'étude de ce bill, et il est encore incapable de dire à quoi se rapporte l'article 58. Je ne suis pas avocat, de sorte que même si j'avais lu le bill en entier, je n'en aurais pas saisi toute la portée. Je préférais entendre la discussion. Je veux que cette loi soit équitable pour le patron autant que pour l'ouvrier ; non seulement l'ouvrier unionniste mais l'ouvrier qui ne fait pas partie des unions. J'approuve donc la proposition tendant à la distribution du bill dans le public avec les modifications que le ministre a proposées, afin que nous soyons prêts à l'étudier à la prochaine session. Autrement, il vaut mieux lever la séance et référer le projet de loi à un comité spécial, tel qu'on l'a proposé lors de son dépôt devant la Chambre. L'année prochaine nous aurions eu le temps de nous procurer toutes les informations voulues des ouvriers du pays. Le devoir nous incombe de prêter l'oreille aux objections des employés de chemins de fer qui s'adressent à nous en nous disant que nous leur enlevons, par cette loi, le seul moyen qu'ils ont de maintenir l'intégrité de leurs droits. Il faut entendre toutes les parties afin que la loi soit acceptable dans son exécution aux ouvriers comme aux patrons.

M. MONK : Afin qu'il y ait une motion tangible devant le président, je propose que le comité lève sa séance. On a dit que personne n'a soulevé d'objection au projet de loi lors de la deuxième lecture. Au contraire, je me suis déclaré absolument adverse au principe de ce projet de loi. D'autres de mes honorables collègues ont pris la même position, et l'honorable chef de l'opposition a déclaré que nous ne devrions pas proposer une loi comme celle-ci à la Chambre avant d'avoir tenu l'enquête dont il a donné avis de motion. L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) a dit que les grèves étaient de rare occurence en Angleterre, mais je diffère d'opinion avec lui. Il a dit que les ouvriers jouissaient du compromis collectif avec les patrons, ce qui éloigne les grèves, mais on sait que des grèves ont été déclarées en Angleterre même où ce privilège existe.

M. R. SMITH : Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de grèves en Angleterre.

M. MONK : L'honorable député a dit qu'il y avait bien peu de grèves en Angleterre.

M. R. SMITH : Je réitère mon assertion.

M. MONK : Le compromis collectif est reconnu aux ouvriers de chemins de fer, et cependant des grèves ont été déclarées parmi eux. Le droit de parlementer collectivement existe au même degré aux Etats-Unis et bien que ce droit peut quelquefois prévenir des grèves, la grève n'en reste pas moins le dernier recours des ouvriers. Le compromis collectif existait pourtant, ce qui n'a pas empêché la grande grève des employés du chemin de fer de Taaf Vale, en Angleterre de se produire. Le même droit existait, je crois, lors de la grève des mécaniciens de chemins de fer en 1898, une des plus grandes grèves qui se soit jamais produite en Angleterre. Je suis personnellement opposé au principe de cette loi, qui constitue une intervention indue à la liberté des patrons et des ouvriers. En Angleterre on a paré à la difficulté relative aux services d'utilité publique par une loi bien simple, que je n'aurais pas d'objection à voir appliquer au Canada. Voici ce que dit M. Pennant, dans son excellent manuel sur les unions de métiers et la loi au sujet des peines imposées naguère dans les cas de violation d'engagement entre patrons et ouvriers:

Ces délits étaient considérés de tout temps comme criminels ou quasi-criminels et étaient passibles de peines aux termes de plusieurs statuts. Ces derniers furent consolidés en 1867 par la loi des maîtres et serviteurs, qui rendaient les cas graves de violation d'engagement punissables par la loi criminelle et qui permettaient au juge de paix de condamner l'ouvrier à remplir son engagement sous peine d'emprisonnement. Cette loi fut abrogée par la loi relative aux conspirations et à la protection de la propriété, en 1875. Aujourd'hui, ce n'est plus un acte criminel pour un ouvrier de cesser de travailler en violation d'un engagement avec son patron (voir la loi des patrons et ouvriers, 1875), excepté dans les deux cas prévus aux articles 4 et 5 de la loi. Ces deux cas sont (1) les ouvriers employés dans les compagnies de gaz et d'eau qui brisent leur engagement pour priver le public de gaz ou d'eau ; (2) violation intentionnellement malicieuse d'un engagement, mettant en danger la vie des gens ou la propriété. Les autres cas de violation d'engagement ne sont plus des infractions à la loi civile qui tombent sous l'application de la loi des patrons et des ouvriers, 1875.

M. R. SMITH : Notre loi projetée n'est pas basée sur cette loi ?

M. MONK : Loin de là. Dans les deux cas qui sont mentionnés, les cas de rupture d'engagement en Angleterre sont considérés comme infractions à la loi criminelle, tandis que notre loi prescrit la continuation de l'engagement pendant 30 jours, 60 jours, 90 jours ou plus, et décrète d'accusation criminelle l'ouvrier qui abandonne le travail même s'il n'est pas lié par un engagement. C'est bien différent de la loi anglaise. J'ai montré que bien qu'on ait longtemps discuté le projet d'une loi comme celle-ci en Angleterre et aux Etats-Unis et dans d'autres pays industriels, les législatures de ces pays n'ont jamais osé décréter une loi semblable, pour la raison qu'elle constitue une intervention à la liberté du contrat ouvrier. On a dit que seuls les employés de chemins de fer sont opposés à ce projet de loi, mais j'ai reçu des protêts de la part des ouvriers de Montréal . . .

L'hon. M. LEMIEUX : Quelle classe d'ouvriers ?

M. MONK : De toutes les classes d'ouvriers de Montréal et de mon comté. Il n'y a rien de surprenant dans ces protêts car il est loisible au Gouvernement, de son chef, d'appliquer les dispositions de cette loi non seulement aux services d'utilité publique mais encore aux aciéries, aux métiers de construction et à d'autres métiers.

Je ne prétends pas que le Gouvernement abuserait de ce privilège, mais tout de même, le fait existe qu'il est loisible en tout temps, par proclamation, d'appliquer les dispositions de ce bill à toutes espèces de travail au Canada. J'apprécie la gravité du problème que nous nous efforçons de résoudre ; je sais que le ministre du Travail et son sous-ministre ont étudié la question, mais je crois qu'elle doit être étudiée bien plus librement ; c'est pourquoi nous devrions obtenir l'opinion des ouvriers avant d'adopter ce projet de loi. Donc je propose que le comité lève sa séance.

Sir WILFRID LAURIER : Je constate un changement de front notable parmi les honorables députés de la gauche. Ce changement de front signifie, je suppose, un changement de dispositions. Lors de la discussion de ce projet de loi, l'autre jour (et il a été discuté longuement) seul l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) l'a repoussé. Je peux au moins lui faire le compliment qu'il est resté conséquent, mais je crains de ne pouvoir faire le même compliment aux autres membres de l'opposition. La seule objection que ces honorables députés trouvaient au projet de loi est qu'il n'allait pas assez loin. Ce projet de loi a été déposé il y a deux mois, à la fin de la grève de Lethbridge, qui durait depuis plusieurs mois, et qui menaçait toute l'existence sociale dans les provinces de l'ouest. Nous étions à la veille d'un hiver rigoureux et la population était menacée d'une famine de combustible. Cette grève étant terminée, tout le monde en admit le danger et le Gouvernement décida de soumettre au Parlement une loi destinée à prévenir la répétition de telles grèves, tout au moins à diminuer autant que possible la possibilité de leur répétition. La seule critique que l'on fit de cette mesure à cette époque fut qu'elle n'était pas assez radicale, et qu'elle devrait être amenée de façon à rendre impossible

la déclaration de toute grève quelle qu'elle soit.

Nous sommes aujourd'hui en présence de deux propositions. D'abord on nous demande de remettre l'étude de ce bill à la prochaine session, et la seule raison qu'on allègue est l'opposition des employés de chemins de fer. Autant que j'ai pu m'en assurer, c'est la seule classe d'ouvriers qui y sont opposés. Si donc une seule classe de travailleurs syndiqués est opposée au bill et que toutes les autres l'approuvent, est-ce raisonnable que nous nous rendions au désir de l'une pour laisser de côté toutes les autres ? Si neuf personnes sur dix appuient la mesure, ne devons-nous pas persister à la faire adopter ? Il semble qu'il n'y a qu'à poser la question pour montrer combien il serait injuste d'accéder à la proposition. On a dit que les employés de chemins de fer ont demandé d'être exemptés de l'application de la loi. Ils ont donné pour raison, comme l'a dit l'honorable député d'Yord-sud (M. Maclean), que cette loi les prive de leur droit de déclarer une grève. L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) a déjà répondu à cette objection. Rien en la loi ne les empêche de déclarer une grève, mais il est posé des conditions pour cela. Tout le monde convient que la grève est un grand mal. Je ne pourrais mieux peindre les dangers et sa gravité qu'en rappelant le discours éloquent que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a prononcé il y a quelques jours et dans lequel il a décrit ce mal dangereux, en nous demandant de proscrire les grèves dans toute circonstance et de rendre obligatoire la sentence des conseils.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable premier ministre veut-il me permettre de faire voir les raisons des ouvriers ? Il ne les a pas bien comprises. Ils prétendent que le droit de se mettre en grève est un de leurs privilèges, et que le choix de l'opportunité de la grève constitue partie de leur droit de se mettre en grève. En vertu de cette loi, le choix de l'opportunité de la grève leur est ravi.

Sir WILFRID LAURIER : Discutons la question telle qu'elle se présente. Les ouvriers de chemins de fer ont le droit de choisir l'opportunité de déclarer une grève; c'est le droit de tous les ouvriers ; et patrons et ouvriers ont coutume d'user d'un certain art sous ce rapport. L'argument n'est pas juste. Supposons un différend entre patrons et employés. Au lieu de permettre aux ouvriers de déclarer une grève ou aux patrons de déclarer un lockout, la loi stipule que leur différend devra être soumis à un conseil d'arbitrage. Ce conseil rend une décision, et si, après cela, les ouvriers sont encore dissatisfaits, ils ont le droit de déclarer une grève ; les patrons ont également le droit d'ordonner un lockout dans les mêmes conditions. Mais disons que nous devons intervenir et réserver comme moyen suprême le droit de déclarer une grève. Rien en cette loi empêche les ouvriers de se mettre en grève ; la grève est une arme puissante et souvent c'est la seule qu'ils peuvent opposer à la tyrannie possible des patrons. Nous disons toutefois qu'avant de permettre l'exercice de ce droit, tous les moyens devraient être épuisés pour empêcher la grève de se produire et tâcher d'arriver à un règlement. Les employés de chemins de fer prétendent qu'ils ne doivent pas être soumis à l'application de cette loi. J'ai raison de croire que toutes les autres classes de labeur sont consentantes de se soumettre à l'application de ses dispositions. Les ouvriers mineurs sont consentants ; de même les ouvriers employés dans tous les autres grands services d'utilité publique. Seuls les ouvriers des chemins de fer demandent à en être exceptés. Une délégation d'employés de chemins de fer est venue me voir et je lui ai dit bien franchement qu'il valait autant retirer la mesure que de ne pas l'appliquer à tous les ouvriers également. C'est aux ouvriers de chemins de fer que cette loi devrait s'appliquer. Notre service de voies ferrées ne peut souffrir d'arrêt ; il faut qu'il fonctionne. Supposons que nous ayons demain une grève des employés des chemins de fer à Ottawa. Les trains à destination de Montréal et de Toronto devront partir ; mais les employés diront : " Non, nous devons avoir le droit de déclarer une grève pendant que le conseil de conciliation tient son enquête, et nous allons empêcher les trains de circuler." Ainsi les malles ne partiraient pas. S'il y avait une disette de combustible, la houille ne pourrait même pas être transportée par chemins de fer. Toute personne de bon sens peut facilement voir que cette loi doit être mise à exécution, c'est bien d'abord contre les employés des chemins de fer avant tous autres. Si une grève se déclarait demain sur un chemin de fer et que la compagnie essayait d'expédier ses trains, les employés pourraient tenter de les empêcher de partir. Nous savons quelles seraient les conséquences : il pourrait y avoir effusion de sang et des actes de violence. Va-t-on prétendre que l'Etat ne doit pas prendre toutes les précautions pour prévenir des actes de ce genre ? Je suis convaincu que si cette mesure est juste et équitable et doit avoir quelque utilité, elle doit s'appliquer aux employés des chemins de fer plutôt qu'à aucune autre classe de travailleurs.

L'hon. M. LEMIEUX : Il y a malentendu sur la nature de la discussion qui a eu lieu entre les sociétés ouvrières et le département du Travail au sujet du présent bill. Nous savons tous que ce projet de loi a été déposé dans le cours du mois de décembre.

M. M. S. McCARTHY : Quand la distribution en a-t-elle été faite ?

L'hon. M. LEMIEUX : Après les vacances de Noël.

M. M. S. McCARTHY : A quelle date ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je ne me rappelle pas la date.

M. BOYCE : Il y a à peu près deux semaines.

L'hon. M. LEMIEUX : Non, l'honorable député était absent de la Chambre.

M. E. M. MACDONALD : Je suis en mesure de déclarer que le bill a été distribué avant le 19 janvier.

M. LANCASTER : L'honorable député a reçu son exemplaire beaucoup plus tôt que moi.

M. E. M. MACDONALD : Je ne me suis pas procuré le mien, mais un de mes amis, dès avant cette date, en a obtenu des exemplaires qu'il a adressés à toutes les sociétés ouvrières du pays.

M. LANCASTER : Je n'ai obtenu mon exemplaire qu'il y a deux semaines à peu près.

L'hon. M. LEMIEUX : Le texte du projet de loi a été distribué d'une extrémité à l'autre du pays, et il me reste encore à trouver un adversaire de la mesure parmi les membres des sociétés ouvrières, sauf un seul, M. Hall ; et je dirai, en ma qualité de ministre du Travail, que lors du dépôt de ce bill en cette Chambre, M. Hall y donna son cordial appui. Aujourd'hui il combat la mesure ; voilà dix ou quinze jours qu'il n'en veut plus. Un de ceux qui s'est présenté aujourd'hui pour combattre la mesure, M. Wark, représentant des mécaniciens de locomotive, avait été délégué spécialement à Ottawa par son union pour approuver le bill. Il s'est rendu à mon bureau, et m'a proposé certains amendements; mais depuis quelques jours je m'aperçois, que de même que M. Hall, il est opposé à la mesure. Je le répète, depuis la date du dépôt de ce projet de loi, il ne s'est produit à ma connaissance aucune opposition à la mesure au sein des sociétés ouvrières. Si quelqu'un s'y opposait ce seraient les patrons ; mais durant les vacances qui ont suivi le dépôt de la mesure, j'ai consulté les patrons et les employés.

M. BOYCE : L'honorable ministre a déclaré à la Chambre qu'il avait consulté les patrons seulement.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député se trompe.

M. CONMEE : Si l'honorable député veut lire le texte du discours il verra qu'il se trompe.

M. BOYCE : Je cite l'extrait suivant de la page 3060 (v. a.) du compte rendu des Débats à la date du 14 février :



D'abord, j'ai eu le plaisir de rencontrer un grand nombre des principaux patrons du pays qui tous se sont déclarés enchantés de ce projet de loi.

M. BOYCE (lisant) :

Celui-ci sera sans doute modifié lorsqu'il sera débattu en comité, mais le principe général est accepté par les patrons.

L'hon. M. LEMIEUX : Je m'en vais continuer la lecture pour le compte de l'honorable député. Voici ce que je trouve à la page 3062 :

En général, les journaux d'Angleterre, des Etats-Unis et du Canada se sont déclarés en faveur de cette législation. Leur approbation m'est particulièrement agréable, parce que je suis un ancien journaliste ; mais en outre de cette approbation, j'ai eu l'avantage de rencontrer personnellement les représentants d'un grand nombre d'organisations ouvrières ; tous, sauf une ou deux exceptions dont je parlerai plus tard, ont déclaré approuver de tout cœur ce projet de loi.

Quelle est l'objection faite par M. Hall ? C'est que les employés de chemins de fer forment un corps très stable et prudent, qu'ils ne se mettent pas en grève, qu'on ne saurait leur reprocher d'avoir organisé une seule grève depuis dix ou quinze ans, et de plus qu'ils forment une société puissante qui est aujourd'hui dûment reconnue par les compagnies de chemins de fer, et avec laquelle celles-ci ne refusent pas de négocier. D'un autre côté, si à la suite de pourparlers avec les compagnies, les membres de cette société sont obligés de se présenter devant un tribunal d'arbitrage, ils perdront de ce fait disent-ils, toute l'influence dont ils jouissent à l'heure qu'il est. En outre, ils seront obligés de dépenser une somme considérable pour se faire représenter devant ces tribunaux d'arbitrage, et dans le cours des délibérations, les compagnies seront à même de s'entendre pour mettre au pied du mur leurs employés, ou embaucher des gens du dehors. J'ai prêté l'oreille patiemment, courtoisement, aux objections formulées par M. Hall, et je pense être en mesure d'indiquer à la Chambre où est le défaut de la cuirasse. En premier lieu, disent ces ouvriers, nous formons une société très prudente, désireuse de recourir à la conciliation, d'entrer en pourparlers avec les compagnies, et ces pourparlers peuvent durer de un à trois mois. Mais si, d'une part, on a lieu de craindre qu'en soumettant un différend survenu entre la compagnie et ses ouvriers à un tribunal d'arbitrage en vue d'éviter une grève, on met la compagnie en mesure de recruter d'autres employés, n'est-il pas également vrai que le mois que l'on passe à négocier librement avec la compagnie de chemin de fer est de nature à lui faire prévoir la possibilité d'une grève d'un jour à l'autre et à l'engager à s'y préparer en s'assurant les services d'autres employés? Cela dispose de la première objection de M. Hall.

La deuxième objection, c'est que, pour assiter aux séances du tribunal, les employés de chemins de fer devront faire des frais. Mais ne pensez-vous pas qu'une seule journée de grève entraînerait plus de dépenses, exigerait des contributions plus onéreuses de la part des employés que l'enquête qui sera faite avant que la grève éclate ? Je ne vois pas de raison pour que les employés de chemins de fer soient exemptés de l'application de cette mesure.

On nous dit que les employés de chemins de fer, en règle général, ne se mettent pas en grève ; mais si tel est le cas, pourquoi redouter l'effet d'une législation de cette nature ? Et si, d'autre part, il leur arrive de se mettre en grève, il devient nécessaire de leur appliquer la mesure. Je me rappelle qu'il y a cinq ou six ans, lors d'une grève des cantonniers gardes-voie au Canada, qui sévit de l'Atlantique au Pacifique, il n'y avait personne pour maintenir en bon état la voie d'aucune des compagnies de chemins de fer. Cela se passait durant la session de 1902. N'était-ce pas là un grand danger pour le public ? N'aurait-il pas mieux valu, à votre avis, étant donnés les accidents qui pouvaient se produire, que le différend fût porté devant un tribunal d'arbitrage ?

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) prétend que ce bill empiète sur la liberté indivduelle. Or, dans ces jours de coalitions industrielles et de monopoles, je crois que la législature doit avoir égard non seulement aux patrons et aux ouvriers, mais au public et protéger celui-ci contre toutes grèves ou lockouts de nature à lui nuire généralement.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre a déclaré, je pense, que M. Hall était naguère favorable à l'adoption de la mesure ; aurait-il l'obligeance de nous donner quelque preuve à l'appui de cette affirmation ?

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai déclaré ici sur ma parole d'honneur, qu'après avoir déposé ce projet de loi dans le mois de décembre, j'avais rencontré M. Hall., lequel m'avait dit qu'il approuvait cette législation, qu'il était favorable à son adoption. C'est ce que j'ai déclaré, dans le discours prononcé quelques jours plus tard, lorsque l'honorable chef de l'opposition proposa la nomination d'un comité d'enquête.

M. BRISTOL : M. Hall est présent dans la galerie, et n'est pas libre de prendre la parole ; mais je déclare au ministre que M. Hall nie absolument et catégoriquement lui avoir parlé dans ce sens ; il affirme que le ministre doit se tromper.

L'hon. M. LEMIEUX : Il est possible que M. Hall soit dans la galerie et qu'il ne soit pas libre de parler; mais j'en vois plusieurs ici qui sont ses porte-parole.

M. LANCASTER : Ce n'est pas répondre à la question.

L'hon. M. LEMIEUX : Je déclare de nouveau à l'honorable député que M. Hall a approuvé la mesure, le principe de la mesure, lorsque je déposai le bill sur le bureau. Je déclare de plus que M. Wark, qui représente les mécaniciens et chauffeurs de locomotives et qui aujourd'hui est opposé à l'adoption de la mesure, s'est rendu à mon bureau de ministre du Travail, accompagné d'une nombreuse députation qui approuvait le bill, tout en y proposant certaines modifications. Cela s'est fait devant témoin dans ce cas-là. Si M. Wark me contredit, les huit ou dix personnes qui l'accompagnaient seront en mesure de dire si je me trompe ou non. Ce n'est pas mon habitude de m'assurer de la présence de témoins, même lorsqu'il m'arrive de causer avec mon ami M. Hall ; mais, quand je déclare à la Chambre que M. Hall était favorable à l'adoption de ce projet de loi, je déclare la vérité pure et simple.

M. BOYCE : L'honorable ministre voudra-t-il dire si le bill était imprimé dans le temps, au moment où il prétend que M. Hall y a adhéré et s'y est déclaré favorable.

L'hon. M. LEMIEUX : Pour parler franchement, le projet de loi n'était pas encore imprimé dans le temps. (Exclamations.) Mais c'était à la suite de la première lecture du bill, et les grandes lignes de la mesure avaient été énoncées dans la Chambre. Toutefois, le texte n'en était pas encore imprimé.

L'hon. M. FOSTER : Le projet de loi fut déposé en blanc.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. BRISTOL : En appuyant la proposition qui vient d'être faite pour que le comité lève sa séance, je ferai observer que les incidents survenus cette après-midi sont la meilleure preuve de l'opportunité d'ajourner la discussion des détails de la mesure. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) nous reproche d'avoir modifié notre attitude. En ce qui me regarde, je n'avais rien à dire lors de la deuxième lecture du projet de loi, et c'est la première fois que je discute la question. Je considère cette mesure très importante, et digne de toute notre attention, et nous devrions faire en sorte de nous renseigner pleinement à son égard. Le premier ministre affirme que si nous exemptons les employés de chemins de fer de l'application de la mesure, autant vaut retirer le projet de loi. Il semble raisonnable de conclure de là que les employés de chemins de fer sont tout particulièrement visés par la mesure.

L'hon. M. LEMIEUX : Non; mais les employés de chemins de fer doivent être compris, parce que les chemins de fer sont de grands services d'utilité publique.

M. BRISTOL : J'ai déclaré que les employés de chemins de fer étaient tout particulièrement visés par cette mesure, et je crois que cette déclaration est exacte. Maintenant, le ministre du Travail (M. Lemieux) déclare que M. Harvey Hall lui a fait une certaine déclaration avant que le bill fut imprimé. Il est possible que M. Hall lui ait fait cette déclaration, et je crois que le ministre est persuadé que M. Hall lui a fait cette déclaration. Mais je ferai observer qu'il existe évidemment un malentendu entre le ministre et M. Hall représentant des employés de chemins de fer en ce qui regarde les dispositions et la portée de ce projet de loi. Certes, il serait conforme aux règles du bon sens le plus ordinaire, et dans l'intérêt de cette législation même, de recevoir la délibération de la mesure, d'ici à une semaine ou deux, afin de mettre les employés de chemins de fer, le plus parfaitement et le plus généreusement possible en mesure d'examiner la question. Il est possible qu'une fois au courant de leurs vues, nous les considérions erronées et que nous refusions de nous laisser guider par elles. Mais voici un projet de loi dont la fin est de prévenir les grèves et les lockouts, et le Gouvernement en ouvre la délibération par une grève, par un lockout, au détriment de ces employés. Sûrement le ministre doit se rendre compte qu'il serait dans l'intérêt public que le comité interrompît ses travaux, afin que nous soyons à même d'examiner les diverses faces de la question. J'avoue franchement que je ne me suis pas encore formé une opinion arrêtée relativement aux détails de la mesure. Il me semble qu'un bill de cette nature devrait être adopté. Je reconnais qu'il serait opportun de prévenir une grève comme celle de Lethbridge; car je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt public qu'aucun groupe d'hommes puisse mettre à la gêne et même condamner à la misère une nombreuse population, simplement parce que ce groupe d'hommes s'adonne à l'exploitation d'un service d'utilité publique. C'est là le principe fondamental à mon avis. Mais le ministre ne se montre pas aussi généreux dans le traitement de cette question que dans le règlement de la plupart des autres. Je suis surpris qu'il n'ait pas sur-le-champ consenti à accorder le répit d'une semaine ou deux que ces employés ont demandé pour faire l'examen de la question. Il s'agit ici d'une mesure d'intérêt public, et nous devrions nous considérer heureux de recevoir leurs propositions.

M. A. JOHNSTON : L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) se prétend désireux d'assurer l'adoption de ce projet de loi. Il vient de nous dire qu'il voudrait simplement que le délibération du bill fût différée d'une semaine ou deux, afin de nous permettre d'entendre les parties en cause. L'honorable député ne se rend-il donc pas compte qu'il vient d'appuyer une motion dont l'effet serait d'étouffer du coup la mesure. Il ne saurait dire le contraire.

M. BRISTOL : Je ne comprends pas bien ce que veut dire l'honorable député (M. Johnston).

M. A. JOHNSTON : Je voudrais pouvoir croire que l'honorable député de Toronto-centre ne comprend pas le sens de mes paroles. Je m'en vais lui rappeler ce qu'il vient de faire. Il vient d'appuyer une proposition dont l'effet serait non seulement de différer la délibération de cette mesure, mais de l'étouffer à tout jamais.

L'hon. M. FOSTER Pour la présente session.

M. BRISTOL : Evidemment il existe un malentendu entre nous; car ce n'était pas mon intention de remettre à la session prochaine la délibération de ce projet de loi; si c'est là l'effet de la motion que j'ai appuyée je demande qu'il me soit permis de me dédire.

L'hon. M. FOSTER : Je crois que l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) s'est en effet mépris sur la portée de la motion. Celle-ci, si j'ai bien compris, demandait que le comité levât sa séance, et si une telle proposition devait être adoptée, le projet de loi pratiquement se trouverait rejeté. La proposition que l'honorable député (M. Bristol) voulait appuyer, c'était, j'imagine, une proposition demandant que le comité levât sa séance et rendît compte de ses travaux.

M. BRISTOL : C'est bien cela.

M. A. JOHNSTON : L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) a bel et bien appuyé la proposition présentée par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Celui-ci savait exactement ce qui en était, et sûrement l'honorable député de Toronto-centre ne viendra pas prétendre devant le comité qu'il ignorait quel serait l'effet de son attitude. Désireux d'assurer la défaite de la mesure, il se porte au secours de son ami de Jacques-Cartier, et sous prétexte de demander l'ajournement du débat....

M. BRISTOL : On s'est assez bien rendu compte, je pense, du but auquel je tendais quand j'ai proposé la considération ultérieure du projet de loi.

M. A. JOHNSTON : L'honorable député a demandé que la délibération de la mesure fût ajournée, mais la proposition qu'il a faite, devait avoir pour effet d'assurer le rejet de la mesure. (Exclamations). L'honorable député (M. Bristol) ne saurait le nier. Le compte rendu des "Débats" fera voir si j'ai énoncé exactement les circonstances de l'affaire.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Bristol) a expliqué deux ou trois fois ce qu'il voulait dire...

M. JOHNSTON : Je suis bien prêt à m'en rapporter au compte rendu des " Débats ". Je n'aborderai qu'en passant un ou deux autres aspects de la question. Ce projet de loi a été déposé et lu une première fois avant les vacances de Noël ; et peu de temps après la rentrée des Chambres, on en distribua le texte imprimé. On a exprimé des doutes quant à la date à laquelle cette distribution s'est faite. Depuis qu'on a posé la question, je suis allé aux renseignements, à bonne source, et je constate que cette distribution a eu lieu le 11 janvier. J'étais persuadé qu'elle avait eu lieu un très petit nombre de jours après la rentrée des Chambres qui suivit les vacances de Noël. Et voici pourquoi, me trouvant particulièrement intéressé dans la question, et je ne m'en cache pas, car je représente probablement un groupe d'ouvriers aussi nombreux qu'aucun de mes collègues,—je pris la peine de me rendre au bureau de distribution le plus tôt possible, je m'assurai un certain nombre d'exemplaires du bill et je les expédiai à nombre de mes commettants qui s'intéressent à la question.

M. M. S. McCARTHY : Le projet de loi déposé avant les vacances de Noël est-il le même que celui qu'on a déposé subséquemment ?

M. A. JOHNSTON : Je n'en suis pas à discuter les dispositions du projet de loi. (Exclamations). Je ne blâme pas ces honorables députés de la gauche de trouver étrange la question que l'on vient de me poser. Je n'aurais pas voulu me permettre d'en rire moi-même ; mais si les amis de l'honorable député (M. M. S. McCarthy) s'amusent à ses dépens, qu'il ne s'en prenne pas à moi. Je dis donc que le bill qui nous est soumis,—et c'est là le point important,—a été distribué le 11 janvier. Tout membre de la députation désireux de se procurer un exemplaire de ce projet de loi pour son propre usage ou pour quelqu'un de ses commettants, était à même de le faire dès le 11 janvier. Depuis lors, toute personne intéressée dans cette mesure a eu amplement le temps d'exprimer ses vues pour ou contre son adoption. J'en ai envoyé des exemplaires à certain de mes commettants. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, il existe une vaste société ouvrière connue sous le nom de Provincial Workmen's Association. Il n'y en a pas de plus importante au Canada, soit par le nombre de ses membres, soit par les services rendus. J'ai adressé un exemplaire du projet de loi au grand maître de la société, et un autre à son secrétaire, avec prière de me faire connaître leurs vues à ce sujet. L'un et l'autre m'ont écrit exprimant leur approbation du bill dans ses grandes lignes, proposant de légères modifications. J'en parlerai en temps opportun, et j'ai l'intention, si le ministre n'a pas encore pris connaissance des indications fournies par ces messieurs, de proposer certains amendements. Tout membre qui vient prétendre maintenant qu'il n'a pas été accordé assez de temps pour permettre de communiquer le texte de la mesure aux parties intéressées, se trompe assurément. Je représente une vaste circonscription ouvrière, et on m'a transmis de la part d'une ou deux sociétés d'employés de chemins de fer de ma circonscription des objections à la mesure. On m'a transmis le texte d'une résolution constatant que les membres de ces sociétés sont opposés à l'adoption du projet de loi. Je leur ai répondu les priant d'indiquer quelles étaient leur raisons de s'opposer à la mesure. J'ignore s'ils vont m'écrire à ce sujet ; il est bien probable qu'ils vont le faire. Une des personnes en question, un des hommes les plus intelligents d'entre tous ceux qui font partie des sociétés d'employés de chemins de fer dans ma circonscription, m'a écrit depuis pour me dire que, dans son opinion il serait tout autant dans l'intérêt des employés de chemins de fer que cette mesure fût adoptée sous sa forme actuelle, sauf peut-être un amendement ou deux dans le sens indiqué.

J'ajouterai qu'il a été fait aux employés de chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse certaines représentations qui ne sont pas d'accord avec les faits. Par exemple, on leur a représenté que la mesure pourrait avoir un effet très sérieux sur les opérations des sociétés d'employés de chemins de fer, et que c'est là un second pas fait par le gouvernement actuel dans le sens de l'arbitrage obligatoire. Or, je prétends que quiconque voudra étudier les dispositions de cette mesure, ne pourra en conclure qu'elles tendent à l'établissement d'un régime d'arbitrage obligatoire. Ni de près ni de loin, elles ne tendent à l'établissement d'un tel régime, et M. Hall a eu tort de déclarer aux employés de chemins de fer de notre pays que c'était là un pas, le second pas, fait par le gouvernement actuel dans le sens de l'arbitrage obligatoire. Depuis lors, j'ai eu l'occasion de discuter cette question avec certains employés de chemins de fer de ma circonscription, et ils envisagent la question sous un autre jour. Voici une autre citation de M. Hall :

La principale objection que je vois à l'acte c'est le retard inévitable....

Cette objection est assez fondée, je ne prétends pas le contraire ; et lorsque le projet de loi sera discuté en comité, je serais très heureux qu'il fût modifié dans le sens indiqué. Sur cette question du délai, j'aurai une modification à proposer à l'article 5 :

La principale objection que je vois à l'acte c'est le retard inévitable, et l'imposition de dépenses additionnelles aux membres de la société, sans compensation suffisante possible. On devrait à mon avis, considérer la mesure à ce point de vue, et aussi au point de vue de la contrainte qu'elle impose.

Ainsi donc, il existe une seule objection sérieuse à la mesure, c'est celle du retard qui pourrait s'ensuivre et des frais qu'elle pourrait imposer. Lorsque le bill sera discuté en comité, nous ferons bien de nous assurer s'il ne serait pas possible de faire disparaître ces objections dans une certaine mesure. Mais, quoi qu'en puisse dire M. Hall, ou aucun autre, ce bill n'impose aucune contrainte.

Il m'a été donné de connaître nombre d'employés de chemins de fer depuis dix ans, et je suis convaincu que lorsque cette mesure leur sera présentée sous son vrai jour, ils l'accepteront. Je suis convaincu que les employés de chemins de fer organisés en sociétés, de même que les ouvriers organisés dans les autres métiers, ne désirent recourir à la grève qu'en dernier ressort. Je suis convaincu que lorsqu'ils auront étudié ce projet de loi, ils reconnaîtront l'opportunité de faire une enquête avant que la grève ait éclaté, avant que le lockout ait été déclaré. Comme je l'ai dit, il ne m'a été fait aucune objection de la part des grandes sociétés ouvrières de la Nouvelle-Ecosse. Mais il m'a été fait des objections de la part des patrons ; et à cet égard, je ne partage pas entièrement l'avis exprimé par le ministre du Travail, que tous les patrons sont disposés à accepter le projet de loi. Certains grands patrons de ma circonscription m'ont catégoriquement formulé de très fortes objections à la mesure J'avouerai cependant que je ne suis pas assez convaincu de la validité de ces objections pour m'engager à retirer mon appui à la mesure actuellement sur le tapis. Les ouvriers ont un plus grand intérêt dan l'affaire, et ils sont d'opinion que leurs intérêts seraient mieux sauvegardés si la mesure en question était adoptée avec de légers amendements.

M. M. S. McCARTHY : Je désire remercier l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) pour la réponse très franche qu'il a faite à ma question. Je lui ai demandé si le bill actuellement soumis au comité était le même que celui déposé et imprimé pour distribution le 11 janvier, et si le projet de loi primitivement déposé s'appliquait aux compagnies de chemins de fer. Vous avez entendu sa réponse, et elle est à peu près aussi conforme aux faits qu'aucune de celles que l'honorable député ait jamais faite.

L'hon. M. LEMIEUX : Je ferai observer que lorsque le bill fut d'abord déposé, le titre ne mentionnait aucunement les chemins de fer. Lors de son dépôt le projet de loi ne mentionnait que les houillères, et l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) posa aussitôt la question : Pourquoi n'y pas comprendre d'autres services d'utilité publique ? Je lui répondis que c'était précisément ce que j'avais l'intention de faire ; et le titre du bill a été modifié de manière à inclure les services d'utilité publique que j'avais à l'esprit. Mon intention au début était d'appliquer la mesure à tous les services d'utilité publique outre les chemins de fer.

M. M. S. McCARTHY : En tout cas, l'idée s'est répandue à tort ou à raison, que cette mesure ne s'appliquerait qu'aux charbonnages. Le ministre du Travail, déclare maintenant avec franchise que le bill, lors de son dépôt, ne visait que les charbonnages. Le premier ministre, suivant sa pratique ordinaire, a parlé des députés de la gauche qui n'ont pas pris la parole à l'occasion de sa deuxième lecture, comme étant favorable au bill dans ses grandes lignes. S'il regarde autour de lui, il verra quelques-uns de ses propres partisans, y compris l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith),—car sûrement, à l'heure qu'il est, il doit être devenu un fidèle libéral.

M. RALPH SMITH : Il l'a toujours été, ce n'est pas un déshonneur.

M. M. S. McCARTHY : Il n'a pas pris la parole lors de la 2e lecture du bill, mais il désire voir modifier certains des articles, et il est possible que nombre de membres de la gauche sont dans la même position. Si le premier ministre désire voir arriver promptement la fin de cette session, il fera mieux de ne pas reprocher aux députés de ne pas prendre la parole à l'occasion de la deuxième lecture de tous les bills. Le premier ministre et le ministre du Trafail ont déclaré qu'il n'avait été formulé d'objections que de la part des employés de chemins de fer. C'est inexact ; j'ai reçu d'autres protestations, et je n'ai pas de doute que d'autres membres en ont également reçues, si seulement ils voulaient en donner connaissance à la Chambre. J'ai reçu une protestation de la part des "United Mine Workers of America," loge n° 29 de Bankhead, un des charbonnages les plus considérables de cette région, et l'on y proteste énergiquement contre l'adoption d'une telle loi. Le premier ministre demandera peut-être pourquoi on n'a pas mentionné cette protestation, lors de la deuxième lecture. La raison très simple c'est qu'elle n'a été reçue qu'après la deuxième lecture du bill ; et je suis persuadé qu'il sera transmis d'autres protestations, et que d'autres, même, seront mises au jour avant la fin de cette séance. C'est ce qui me fait dire que le ministre du Travail agirait sagement en ajournant la délibération du présent bill. Il sait comment se fait le transport des dépêches dans notre pays ; il n'ignore pas qu'on s'en plaint dans la population, et il me permettra de lui dire que s'il mettait autant de diligence à transmettre et livrer les dépêches au Canada qu'il en met à faire adopter cette mesure par la Chambre, il recevrait très peu de plaintes de cette partie du pays.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député ne pense-t-il pas que les chemins de fer sont quelque peu à blâmer dans la circonstance?

M. M. S. McCARTHY : C'est possible ; mais c'est précisément une des raisons pour lesquelles on ne devrait pas forcer les représentants de circonscriptions de l'Ouest à accepter cette mesure à la hâte. Je me suis procuré le texte de ce projet de loi, dès que je l'ai pu, non pas le 11 janvier, mais le 1[illegible] janvier ; et j'en ai transmis des exemplaires à des personnes que cela pouvait intéresser. Il m'a été adressé certaines protestations ; mais n'oubliez pas que ces unions ne se réunissent pas tous les soirs de la semaine ; on ne se figure pas qu'un bill, distribué le 11 janvier, pourra être mis en vigueur au bout d'un mois, et ils en ont ajourné l'examen à la date de leur réunion ordinaire, alors que tous les membres seront présents. Il m'a été transmis une protestation de la part de la société dite " United Mine Workers of America " sous le sceau de l'union.

L'hon. M. LEMIEUX : De quelle date?

M. M. S. McCARTHY : Du 11 février, et le ministre se rendra compte que cette lettre ayant été expédié de Bankhead, le 11 février, ne pouvait m'arriver ici le 14, date de la deuxième lecture du bill. C'est ce qui me fait dire que la proposition de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) devrait être adoptée, et que nous devrions donner plus de temps à ces personnes pour la considération de ce projet de loi. Il leur faudra peut-être consulter des avocats, réunir les membres de leur union, et s'assurer de leur manière de voir à cet égard. Il m'a également été transmis des protestations contre cette mesure de la part des employés de chemins de fer de ma circonscription. Je n'en ferai pas l'examen maintenant, mais je les lirai les unes après les autres, lorsque nous siégerons en comité. Ces protestations n'ont pas été faites sur le conseil de M. Harvey Hall ; car celui-ci ne saurait embrigader les employés de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter ; et personne autre ne saurait le faire non plus. Ce sont des gens intelligents qui pensent par eux-mêmes, et très différents en cela des honorables députés de la droite. S'il se produit du retard, si, comme l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) et l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) le donnent à entendre, les employés de chemins de fer sont entièrement dans l'erreur, alors pourquoi les ministres ne les éclairent-ils pas et ne leur montrent-ils pas en quoi ils se trompent, et en quoi cette résolution tournera à leur avantage ; car, si j'en crois mon expérience, ils forment un groupe d'hommes des plus sensés. Le ministre du Travail (M. Lemieux) rendrait un réel service à la classe ouvrière, s'il voulait donner aux sociétés ouvrières de l'Ouest, qui n'ont pas encore eu le temps de faire connaître leurs vues pour ou contre cette mesure, le loisir de le faire. La proposition de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) devrait être adoptée.

M. SPROULE : Le ministre a dit, je crois, que, lors du dépôt du présent projet de loi, il avait déclaré à la Chambre qu'il serait applicable à tous les services d'utilité publique, et que, par conséquent, les employés de chemins de fer se trompaient du tout au tout en supposant qu'il ne s'appliquerait pas à eux. Qu'on me permette de citer les paroles qu'il a dites dans la circonstance :

M. LEMIEUX : J'allais justement dire en réponse à la demande d'explications que m'ont faite quelques collègues au sujet de cette mesure qu'au moment où je proposerai la 2e lecture du projet, je prierai la Chambre de m'autoriser à modifier le titre, de manière à ce qu'il soit ainsi conçu : " Acte ayant pour objet d'aider à prévenir et régler les grèves, les suspensions de travail dans les houillères et industries se rattachant à des services d'utilité générale ". En effet, depuis que j'ai donné avis du dépôt de cette mesure, nombre de personnes m'ont prié de la rendre applicable à tous les services d'utilité générale. Dès lors, elles ne s'appliqueraient pas seulement aux houillères, mais à nombre d'autres entreprises comme la navigation maritime, les lignes télégraphiques, téléphoniques, aqueducs, usines à gaz, éclairage électrique et tramways, pour n'en mentionner que quelques-uns.

M. W. F. MACLEAN : Ne serait-elle pas applicable aux chemins de fer ?

M. LEMIEUX : Il existe déjà une loi qui tend au règlement des différends ouvriers relatifs à l'exploitation des chemins de fer.

M. BERGERON : Le projet ne sera pas applicable aux fabricants, aux employés d'usines ou autres ouvriers ?

M. LEMIEUX : Non ; seulement aux entreprises ou services que nous définirons plus clairement lors de la 2e délibération.

Si je comprends bien, l'honorable ministre, en expliquant la portée de son projet de loi, a déclaré qu'il présenterait un autre bill, spécialement pour les employés de chemins de fer, et que le présent bill ne serait pas applicable à ces employés.

L'hon. M. LEMIEUX : Le présent bill complète l'autre.

M. SPROULE : Les employés de chemins de fer sont excusables d'avoir ignoré que le bill leur serait applicable, et on ne saurait leur reprocher de n'avoir pas donné signe de vie plus tôt, car il a dû se passer quelque temps avant qu'ils aient découvert que la mesure leur était réellement applicable.

M. GALLIHER : Je ne me propose pas de discuter le bill actuellement ; mais, comme je représente une circonscription de l'Ouest et qu'il m'est parvenu des communications de quelques sociétés de chemins de fer, ainsi que de celle dite " United Mine Workers of America ", j'estime qu'il est de mon devoir de faire connaître à la

Chambre la nature des objections que l'on fait. En premier lieu, de Nelson et de Cranbrooke, et d'un autre centre de chemin de fer de ma circonscription, il m'est parvenu des communications de sociétés d'employés de chemins de fer qui ne veulent pas qu'on les place sous l'empire de cette loi. Je me borne pour le moment à signaler le fait à l'attention du ministre du Travail. En ce qui regarde la communication reçue de la société dite "United Mine Workers of America", son avocat, qui les représente à Fernie, m'informe que les membres de cette société ne sont pas opposés à l'adoption d'un bill en vue d'assurer de bons rapports entre les patrons et les employés, et qu'ils n'entendent pas combattre la mesure dans son intégrité. Ils demandent seulement qu'on leur laisse le temps de mettre à l'étude certaines dispositions et disent qu'ils se proposent de s'assembler quelques jours après la date à laquelle cette lettre m'a été écrite. Je compte que leurs opinions me seront communiquées par lettre d'ici à quelque temps, et je me ferai un plaisir de les porter à la connaissance du ministre du Travail. J'espère qu'avant l'adoption finale du projet de loi, on aura amplement le temps d'examiner les opinions d'une grande partie de la classe ouvrière de cette région du Canada.

M. FOWLER : Il n'était pas possible de trouver une meilleure réponse au député du Cap-Breton (M. Johnston), que cette déclaration que vient de faire l'honorable député de Kootenay (M. Galliher). L'honorable député du Cap-Breton a insinué que les employé de chemins de fer manquaient d'intelligence et qu'on en pouvait faire ce qu'on voulait. Je proteste contre pareille déclaration. Il n'y a pas au Canada de classe d'hommes plus intelligente que celle des employés de chemins de fer. J'ai l'honneur d'en représenter un très grand nombre, et je ne crains pas de les mettre en regard d'aucune autre classe de la société, membres des professions libérales ou autres, au point de vue de l'intelligence et de l'honnêteté. Les employés de chemins de fer sont des gens calculateurs, intelligents, très en état de lire ce projet de loi et de le comprendre sans l'aide de M. Harvey Hall ou de M. Johnston ou de qui que ce soit. Je ne saurais condamner trop vigoureusement les insinuations faites par l'honorable député du Cap-Breton (M. Johnston), et qui sont de nature à nuire à la réputation d'intelligence des employés de chemins de fer de notre pays. Il m'a été transmis nombre de communications de la part d'employés de chemins de fer de la région que je représente, ainsi que d'employés de chemins de fer du voisinage de Moncton protestant contre cette mesure, et me priant d'en combattre l'adoption. Il m'a été transmis également des protestations de la part de patrons ; de sorte que le bill doit en vérité avoir été bien mal conçu pour avoir excité une telle tempête de protestations de la part des intéressés.

Il est vrai, le député de Nanaïmo (M. R. Smith) prête son appui à cette mesure. Au début de sa carrière parlementaire, il était chaud partisan de mesures législatives en faveur des classes ouvrières, mais depuis, il a changé d'avis. Le premier ministre nous a parlé d'une volte-face ; mais, du côté même de la droite, le premier ministre peut trouver un député qui nous a donné un frappant exemple de versatilité : c'est le député de Nanaïmo, qui, au début de sa carrière parlementaire, s'est posé ici en champion de la classe ouvrière.

M. R. SMITH : Je le suis encore.

M. FOWLER : Autrefois, quand l'honorable député (M. R. Smith) prenait la parole ici pour défendre la cause du travail, on aurait cru entendre les rugissements du lion ; aujourd'hui, c'est le roucoulement de la colombe. Quelle est la raison de cette métamorphose ?

M. RALPH SMITH : Mon honorable collègue désire-t-il que je réponde à sa question ?

M. FOWLER : Je me charge de la réponse. Je n'ai pas besoin d'une réponse de commande ; je vais apporter moi-même la seule et véritable réponse.

M. RALPH SMITH : L'honorable député me permettrait-il de répondre à la question qu'il a posée ?

M. FOWLER : Voici, à mon avis, l'explication de cette conversion : elle tient, sans doute à l'influence irrésistible que le premier ministre aura exercée sur l'honorable député, elle s'explique encore par le fait qu'il a été le dispensateur des faveurs ministérielles à sa clientèle politique dans le district qu'il représente et en outre, il faut bien le dire, il a l'œil ouvert sur l'avancement qui lui est réservé, dans un avenir plus ou moins rapproché. Notre honorable collègue a gravi le dernier sommet des hauteurs où les organisations ouvrières puissent l'élever, mais il est ambitieux, et on n'est arriviste que sous la condition d'être ambitieux. Notre collègue de Nanaïmo se trouve bien trop à l'étroit sur l'humble siège qu'il occupe ; il veut trôner sur un fauteuil plus somptueux; il aspire à briller dans une sphère plus large, dans une partie reculée de ce vaste Dominion. J'espère qu'il atteindra le but visé par son ambition.

M. RALPH SMITH : Je pose loyalement la question à l'honorable député (M. Fowler): prétend-il que j'aie sollicité pareils privilèges ?

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Fowler) dit que vous aspirez à ces honneurs.

M. RALPH SMITH : Je pose loyalement la question : mon honorable ami (M. Fowler)

affirme-t-il que j'aie sollicité pareils privilèges ?

M. FOWLER : L'honorable député n'a pas à jouer le rôle de solliciteur; il s'est rendu si utile au Gouvernement en lui ralliant les suffrages des classes ouvrières qu'il n'est ni faveur ni honneur que le Gouvernement ne s'empresserait de lui accorder, en reconnaissance des insignes services que l'honorable député a rendus à son parti. Le député du Cap-Breton (M. Johnston) et le député de Nanaïmo (M. R. Smith) nous ont dit qu'il s'est élevé tout un concert de louanges à l'adresse du ministre du Travail, initiateur de cette importante mesure législative. Les houilleurs, dont ces honorables collègues sont les représentants attitrés ici sont partisans de ce bill ; au moins c'est ce qu'on a affirmé. Or, voyons l'autre côté de la médaille : voilà que le député de Kootenay (M. Galliher) qui représente une forte population de mineurs prend la parole ici et repousse, au nom des mineurs, cette proposition législative. Voilà que le député de Calgary (M. M. S. McCarthy) représentant, lui aussi, une population de mineurs, se fait ici l'interprète de la fédération syndicale des mineurs qui repousse cette loi. Elle n'existe donc pas cette approbation universellement donnée au bill, comme le prétendent et le premier ministre et le ministre du Travail et le député du Cap-Breton et le député de Nanaïmo.

Voici encore une autre association ouvrière qui proteste contre ce bill : c'est le syndicat des employés de chemins de fer, une des plus importantes organisations du pays, ne le cédant à aucune autre par le nombre de ses adhérents qui se distinguent par leur attitude indépendante et leurs opinions éclairées. Agents des trains, personnel de traction, conducteurs de trains, mécaniciens, chauffeurs, télégraphistes, tous se sont prononcés contre cette loi. En présence de cette levée de boucliers, le Gouvernement, sans doute, consentira bien à laisser ce bill sommeiller jusqu'à ce que la question, dans tout son ensemble, ait été passée au crible de la discussion, devant un comité spécial. Ce bill est censé tendre vers la conciliation ; mais est-ce bien une attitude conciliatrice que le Gouvernement adopte aujourd'hui ? Le Gouvernement prêche-t-il bien d'exemple, quand il déclare, que fort de l'appui de ces députés majoritards, toujours prêts pour la plupart, à s'incliner devant le moindre coup de fouet des chefs, il entend faire adopter, à toute vapeur, cette mesure par la Chambre, sans se demander si ceux qu'elle est censée protéger, lui donnent, oui ou non, leur approbation.

Porter atteinte à la liberté individuelle, comme le fait cette loi, c'est presque un attentat. Le ministre du Travail propose de restreindre la liberté individuelle, au bénéfice du grand public; il veut empêcher les citoyens de ce pays d'exercer un droit incontestable ; or, avant d'édicter pareille loi, il faut bien mûrement l'étudier. On n'a fait valoir aucun argument probant qui puisse autoriser le Gouvernement à faire voter d'urgence pareille mesure. Les députés, j'en suis sûr, appellent de tous leurs vœux une loi tendant à écarter les grèves ; car ces grèves ouvrières sont désastreuses pour le travail ; elles portent préjudice au capital et sont un grand inconvénient pour le public. Mais, bien que j'aie à cœur, comme tout le monde, de remédier à ce mal, pour mon propre compte, je verrais d'un mauvais œil tout empiètement sur la liberté du citoyen. J'ai le culte de la liberté individuelle, et en pareille matière il importe de procéder avec une sage lenteur. Le Gouvernement, je l'espère, ne s'opposera pas à ce qu'il en soit référé à un comité spécial qui débattra ce projet de loi avec plus de soin qu'il n'a été possible de le faire jusqu'ici.

M. DUNCAN ROSS : Vraiment, on se sent tout réconforté en contemplant la métamorphose subie par les députés de la gauche. Le député de King (M. Fowler) dans son impatience de ramener le débat sur un autre terrain que celui choisi par ses collègues, il y a deux ou trois semaines, choisit maintenant pour thèse les ambitions du député de Nanaïmo (M. R. Smith). Ici, il importe d'établir une distinction. Il y a des ambitions légitimes et d'autres qui ne le sont pas. Quant aux ambitions du député de Nanaïmo, c'est là une question sur laquelle il est préférable de s'en référer au jugement de la Chambre et du pays. Le député de King nourrit bien aussi certaines ambitions. Il a ambitionné l'honneur de se faire grand propriétaire au Nord-Ouest; il a eu l'ambition de se tailler un domaine royal dans l'exploitation forestière, en Colombie-Anglaise, et il est possible que l'avenir nous tienne en réserve certaines révélations au sujet d'autres ambitions qu'il aurait nourries.

M. BENNETT : Allons, contez-nous cela.

M. FOWLER : Allez donc; dites-nous tout cela par le menu. Ne dissimulez rien et nous édifierons, à notre tour, la Chambre sur vos relations avec M. Hill, et nous vous montrerons les vrais dessous de l'affaire

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : Allons, messieurs, respectez donc le règlement.

M. FOWLER : Nous vous en conterons à satiété.

M. DUNCAN ROSS : Il faut rendre au député de King ce témoignage qu'en fait de vitupération, il ne cède à personne dans cette Chambre.

M. FOWLER : Mon vocabulaire ne vaut pas le vôtre.

M. DUNCAN ROSS : Je tiens à faire ici une observation. Si l'honorable député ne veut pas changer de tactique, dans nos dé-

bats, qu'il s'attende à recevoir coup pour coup. Quant à ma carrière parlementaire, et à mes agissements dans cette assemblée, je dirai à mon honorable collègue que jamais encore personne n'y a trouvé matière à enquête.

M. FOWLER : Ma conduite n'a jamais non plus provoqué d'enquête.

M. DUNCAN ROSS : Si l'honorable député désire porter quelques accusations contre moi, en ma qualité d'homme public ou de simple citoyen, libre à lui de le faire, quand il le voudra.

M. FOWLER : Ne vous gênez pas non plus, si vous avez quelque accusation à porter contre moi, soit dans cette Chambre soit ailleurs.

M. BENNETT : Portez votre accusation ou taisez-vous.

M. FOWLER : Il va reculer.

M. ARMSTRONG : Parlez en brave, ou faites silence.

M. DUNCAN ROSS : Vraiment, c'est un plaisir de voir l'agitation de nos collègues de gauche ; c'est réellement charmant. Qu'est-ce qui les blesse ? Le député de Grey-est (M. Sproule) a bien voulu emprunter une citation du hansard. Le 6 février, le principal whip du parti conservateur a prononcé les paroles que voici :

Eh bien, s'il est au Canada des gens assujettis à de longues heures de travail, ce sont bien les patrons; en effet, l'ouvrier commence son travail à sept heures du matin et est libre à six heures du soir, ses soirées lui appartiennent, tandis qu'enfermé dans son bureau parfois jusqu'à minuit, le patron se met l'esprit à la torture afin de se procurer l'argent qui lui permettra de payer ses ouvriers.

Le 6 février 1907, le maître-whip du parti conservateur se posait en champion des patrons. Alors, au dire de l'honorable député le sort de l'ouvrier était enviable, puisque après avoir travaillé à l'usine, de sept heures du matin jusqu'à six heures du soir, il pouvait jouir de ses soirées. Mais le 19 février 1907, le maître-whip du parti conservateur, tout éploré, des larmes dans la voix, vient plaider la cause de ces pauvres travailleurs dont on veut sacrifier les droits : "Donnez-leur le temps, s'écrie-t-il, de présenter leurs réclamations à la Chambre !" Pourquoi ce changement d'attitude ? Pourquoi le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a-t-il présenté cet amendement, qui tend à donner le coup de grâce à ce bill, alors que ces messieurs, il y a deux semaines, l'approuvaient tous ?

J'ai sous les yeux un extrait du hansard, où le député de Jacques-Cartier définit l'attitude prise alors par le chef de l'opposition : il demandait que le bill fût renvoyé au comité qui y apporterait les modifications qu'on jugerait utile de suggérer. Voilà l'attitude adoptée par ces messieurs, à cette époque. Quelle est leur atitude, en ce moment ? Pourquoi ce changement d'attitude? En faisant cette volte-face ces messieurs n'ont-ils pas obéi à l'inspiration d'un certain tory astucieux, représentant d'une association ouvrière au pays, et cela non pas dans l'espoir de favoriser l'adoption d'une loi ouvrière consultant l'intérêt public, mais bien plutôt dans le but de fortifier leur parti, en vue d'une élection complémentaire qui aurait peut-être lieu dans quelques semaines d'ici ?

M. LENNOX : Est-ce en Colombie-Anglaise ?

M. FOWLER : Voilà une pilule bien amère. Judas qui porte le sac aux écus.

M. DUNCAN ROSS : L'honorable député (M. Lennox) vient de faire allusion à l'élection qui a eu lieu, en Colombie-Anglaise. Le député de King, avec ce tact parfait, cette courtoisie de gentleman dont il fait toujours preuve à l'endroit de ses collègues dans cette Chambre, évoque, d'un ton railleur, le souvenir de Judas qui portait le sac aux écus. S'il pense s'être servi d'une expression consacrée par l'étiquette ici, je pourrais rétorquer en lui disant qu'il ressemble peut-être au gentleman en question, à cela près qu'il n'aurait peut-être pas toujours porté le sac aux écus, si tout le monde en eût eu sa part légitime. Tout ce que je tenais à prouver, c'est que, dans la mesure où il est permis d'en juger par le compte rendu des débats, ces messieurs, dans l'espace de deux semaines, ont modifié leur attitude, obéissant en cela à quelque mobile à eux connu.

M. FOWLER : Je me rends bien compte de l'irritation dont fait preuve l'honorable député (M. Ross). Il y a quelques semaines, il partait en expédition, avec un bon outillage. Il portait une volumineuse sacoche. C'est avec cette précieuse sacoche qu'il devait jouer son tour d'adresse et transformer la législature conservatrice de la Colombie-Anglaise en assemblée libérale. Qu'est-il advenu de la sacoche ? Je l'ignore ; mais le cordon s'est sans doute détaché en route, pendant que l'honorable député l'avait en soin et avant qu'elle parvint à destination. La sacoche n'atteignit pas sa destination, et si les collègues de l'honorable député l'eussent connu, comme on le connaît dans le district qu'il habite, jamais ils ne lui auraient pas confié la sacoche en question.

Il m'accuse d'avoir fait de l'ironie aux dépens du député de Nanaïmo (M. R. Smith) et il en a pris occasion pour se permettre à mon endroit de grossières et vilaines insinuations. Je ne me suis nullement permis de persiflage à l'égard du député de Nanaïmo. J'ai parlé de ses ambitions, et cela à fort bon droit. Certes, aspirer à devenir gouverneur d'une province ou d'un territoire, c'est là une légitime ambition. A titre d'ami personnel du député de Nanaïmo (M. R. Smith) j'ai été heureux d'apprendre par

la voie des journaux qu'il serait probablement appelé à ce poste élevé.

La première fois que je le rencontrai, je le félicitai de cet honneur, et réellement, je suis heureux que le Gouvernement ait reconnu son mérite et ses talents. Je n'ai jamais songé à me permettre la moindre insinuation à l'endroit de l'honorable député (M. Ralph Smith), et seul un esprit prévenu pourrait me prêter pareille intention. Mais je comprends parfaitement comment il se fait que l'honorable député de Yale-Caribou (M. Ross) puisse voir dans mes observations une insinuation à l'endroit du député de Nanaïmo (M. Ralph Smith).

L'égoût collecteur qui fait office d'esprit chez lui le porte tout naturellement à envisager la chose à pareil point de vue. Au dire de l'honorable député, j'ai l'ambition de devenir propriétaire foncier au Nord-Ouest. Monsieur l'Orateur, de concert avec d'autres gentlemen, je suis devenu propriétaire foncier au Nord-Ouest, et j'ai encore l'honneur de détenir une certaine quantité de biens-fonds qui, je suis heureux de le dire, augmentent en valeur. Quant à l'honorable député (M. Ross), je crois qu'il ne possède guère de biens-fonds ni autre propriété. Est-ce donc une honte de devenir propriétaire foncier ou de nourrir l'ambition de le devenir, au pays ? Et qu'on ne l'oublie pas, les terres que j'ai l'honneur de détenir et celles que je possède encore, je ne les ai pas achetées du Gouvernement à $1 l'acre. Je ne les ai pas obtenues au moyen de baux avec privilège d'enclore, au début, quitte à les acheter plus tard ; non, j'ai acheté ces terres sur le marché libre, de simples particuliers, et c'est là un marché auquel la Chambre n'a rien à voir. Mais l'autre jour, à peine, n'avons-nous pas entendu certains députés de la droite déclarer que cette concession de terres à la compagnie Robins était un marché parfaitement légitime ? Je ne sais trop si le député de Yale-Caribou (M. Ross) n'a pas voté en faveur de cette mesure. Quoi qu'il en soit, s'il eût été présent ici, il aurait émis son avis en faveur de ce marché ; car il n'est marché si néfaste passé par ce Gouvernement que l'honorable député n'approuve.

C'est un automate, une marionnette, un pantin de bois qui obéit au fil qui le fait jouer. Quant à ma participation aux achats de terres à bois, c'est là un marché de nature privée intervenu entre moi et de simples particuliers et qui n'intéresse en rien la Chambre. Je n'ai rien à discuter ici à cet égard et jusqu'ici je n'ai fait aucune allusion aux affaires privées, mais je tiens à ce que le premier ministre et la Chambre ainsi que le Gouvernement comprennent bien, si on amène sur le tapis mes affaires privées, au cours des débats dans cette Chambre, je saisirai l'occasion favorable pour discuter la vie privée des membres du cabinet et des députés ministériels. Que ces messieurs de la droite se le tiennent pour dit, je discuterai les choses sans crainte et sans partialité ; j'appellerai un chat un chat, et quand il s'agira de l'indisposition qui éloigne un ministre de la Chambre, je préciserai la nature de cette indisposition et je dirai ce qui l'a provoquée. Je ne permettrai à personne de m'attaquer dans ma personne et dans ma vie privée, sans répliquer. Je discuterai la moralité des députés de la droite, qu'ils soient ministres ou simples députés, et leurs relations avec les femmes, leurs libations et leurs rapines. Où allons-nous, s'il faut que, par tout le pays, on lance l'insulte à des citoyens, parce qu'ils sont dans la vie publique ? Allons-nous abaisser le ton de la vie publique au point de permettre qu'on puisse salir impunément la réputation de nos hommes politiques, et qu'ils soient éclaboussés par la boue lancée par le premier sale individu qui passe dans la rue?

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : L'honorable député enfreint les règlements.

M. FOWLER : On rencontre dans le rue bien d'autres sales types que ce qu'il est permis de mentionner ici; et l'observation en question ne s'applique pas nécessairement à un député quelconque.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : Ce langage n'est pas parlementaire.

M. FOWLER : Je ne m'explique pas comment j'aurais pu enfreindre le règlement en faisant pareille observation, puisque je ne l'applique à aucun député ici. Il s'agit tout simplement de savoir si un homme public devra servir de cible à l'insulte et à la calomnie, parce qu'il se réclame d'un parti politique quelconque.

Si l'on tolère pareille chose, je n'entends pas servir de point de mire à ces attaques. Il y a, du côté de la droite, certains gentlemen qui habitent des maisons de verre fort fragiles. Je me suis donné la peine d'aller aux renseignements; je me suis permis d'instituer une petite enquête sur leurs agissements, et gare à ceux qui m'attaqueront !

On ne me lancera pas impunément des insinuations comme celles que s'est permises à mon endroit le député de Yale-Caribou (M. Ross). Avant l'ouverture de cette session-ci, j'ai entendu dire: Ah ! attendez que le rapport sur les compagnies d'assurance soit présenté et alors il sera réservé quelque surprise au député de King (M. Fowler). Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) aurait fourni, à l'avance, à certains députés, m'apprend-on, quelques exemplaires de l'enquête de la commission des assurances ; il aurait dressé un mémoire ; bref, on se proposerait, paraît-il, de soulever ici un débat et alors, gare à moi ! Eh bien ! messieurs, allez-y ! Je ne redoute nullement vos coups ; je vous attends de pied ferme. Inutile de temporiser, faites vite ; ma défense est toute prête. Je ne me contenterai

pas de me tenir sur la défensive ; je porterai la guerre au cœur même du camp ennemi ; je rendrai non seulement coup pour coup ; mais je frapperai d'estoc et de taille, rendant vingt coups pour un. A bon entendeur, salut ! Voilà comment j'entends les affaires.

Monsieur l'Orateur, sur qui donc ici rejaillit la responsabilité de la situation? Ah ! il est un homme ici, l'honneur de cette Chambre et qui a mission de veiller à la dignité de nos débats ; j'ai nommé le premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Le premier ministre peut écarter, s'il le veut, ces attaques. S'il estime qu'il soit de bonne politique d'autoriser pareils débats, libre à lui de le faire ; il en portera la responsabilité; je m'en lave les mains. Mais, monsieur, si je courbais la tête sous les coups qu'on me porte ; bien plus, si content de parer les coups, je dédaignais de me servir des armes que j'ai en main, pour porter la guerre au sein du camp ennemi, je serais un lâche ; oui, lâche, voilà le mot. Je le répète donc, on parle d'accusations, on parle de scandale, d'un prétendu scandale ; eh bien ! si vous avez quelques accusations à porter contre moi, messieurs, exécutez-vous ! Pas de temporisation ! Qu'on fouille tant qu'on voudra dans ma vie privée ou dans ma vie publique ; on chercherait en vain à y découvrir rien dont puisse rougir un honnête homme. Il faut le révéler à la Chambre, ce scandale : qu'on appelle les témoins, et qu'ils fassent leurs dépositions. Seulement, si l'on m'attaque, qu'on le sache bien, je me défendrai; non seulement je me défendrai, mais je conduirai l'attaque.

M. DERBYSHIRE : Allons-y.

Quelques VOIX : Six heures ?

M. FOWLER : Vous êtes bien pressés, messieurs. Le député de Brockville (M. Derbyshire) qui, je crois, a l'honneur d'être le président du syndicat des laitiers—et certes il a bien le physique de l'emploi—s'écrie : " Allez-y ". Je le veux bien ; quant à l'heure de l'attaque, c'est à ces messieurs qu'il appartient de la choisir ; dès que l'on m'attaquera, je riposterai. En voilà assez à cet égard, pour le moment ; mais, l'heure venue, j'en dirai bien davantage. Si les députés de la droite estiment que ce soit là un débat digne de cette Chambre, qu'ils provoquent l'attaque, quand il leur plaira de le faire.

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

## Reprise de la Séance.

M. BRISTOL : Relativement à la motion du député de Jacques-Cartier (M. Monk) portant le renvoi de la discussion, on m'informe que, d'après le règlement, cette motion ne demande pas l'appui d'un autre député ; par conséquent, je retire toute initiative de ce genre que j'aurais prise à cet égard. Je croyais qu'il s'agissait de la motion ordinaire portant le renvoi de la suite de la discussion à une séance ultérieure ; et c'est là l'initiative que je préconiserais à l'égard de l'affaire en discussion.

M. HERRON : Le ministre du Travail nous a dit que M. Harvey Hall s'est rendu auprès du Gouvernement, il y a quelque temps, dans le but de demander l'adoption de cette loi, au point de vue des syndicats d'employés de chemins de fer. Je tiens à dire que j'ai sous les yeux les vœux adoptés, le 26 janvier, à Medecine-Hat, par un syndicat d'employés de chemins de fer, protestant énergiquement contre l'adoption de ce bill. J'ai été surpris d'apprendre de la bouche même du ministre que tous les autres syndicats ouvriers sont partisans de cette mesure. J'ai ici le texte des vœux formulés par les syndicats de mineurs, au Pas du Nid-de-Corbeau et localités voisines, protestant contre la loi en question. J'ai aussi sous les yeux certaines communications transmises par les syndicats de mineurs déclarant que si la Chambre eut adopté la résolution présentée par le chef de l'opposition, invitant ces mineurs à venir ici afin de rendre témoignage, ils se seraient, en toute probabilité, déclarés partisans de mesures encore plus prononcées en ce sens que celles inscrites dans le bill à l'étude. A mon avis, ce serait là l'attitude qu'il conviendrait de prendre.

Dans la contrée que j'habite, il existe nombre de syndicats de mineurs et ils sont tous d'avis qu'il importe de s'orienter vers l'objectif que je préconise : l'adoption d'une loi impérative. Qu'on mette leurs représentants en mesure de se rendre ici, avant l'adoption de cette loi, afin qu'ils puissent rendre témoignage, et il serait alors possible, je crois, d'élaborer des prescriptions d'ordre législatif encore plus énergiques que celles figurant dans la loi devant la Chambre. Avant de saisir la Chambre d'une loi intéressant des centaines de mille ouvriers valides, il importe qu'ils aient voix au chapitre et se prononcent à cet égard. Pour ma part, je dois le déclarer, les renseignements à ma disposition ne sont pas suffisants pour me permettre de me prononcer, en connaissance de cause, sur les dispositions législatives qu'il serait préférable d'adopter. Ces mineurs sont une classe d'hommes fort intelligents, et s'il faut en juger d'après les communications qu'ils ont transmises, ils seraient partisans de mesures législatives encore plus impératives que celles consignées dans la loi présentée par le Gouvernement. Si la Chambre eût souscrit à la résolution présentée par le chef de l'opposition, nous aurions été en mesure de pourvoir à leurs frais de route et d'entretien.

Le député de Maisonneuve M. Verville) s'est opposé à ce qu'on fît venir à la capitale les représentants de ces syndicats, parce que, prétend-il, ces travailleurs ne seraient pas en mesure d'effectuer pareilles

dépenses. Je ne saurais me ranger à cet avis. Si la Chambre eut adopté la proposition en question et qu'on eut invité ces représentants à venir à la capitale, aux frais du pays, cette dépense de deniers publics n'eut pas été en pure perte; au contraire c'eut été un légitime et judicieux emploi de ces deniers, vu que cela nous eut permis d'élaborer des prescriptions législatives qui auraient réalisé l'important objectif visé. Il n'est pas juste d'imposer pareille loi à deux ou trois cent mille hommes intelligents, sans les avoir consultés, au préalable.

Le bill à l'étude vise à la conciliation, et à mon avis, il serait préférable d'inviter ici tous les intéressés, afin d'obtenir leur aide dans l'élaboration des dispositions législatives voulues, au lieu d'adopter, d'abord, le bill en discussion, quitte à obliger plus tard ces ouvriers à venir en consultation. Je suis encore partisan d'un comité d'enquête. Le Gouvernement, j'espère, ajournera l'examen de ce bill, je ne dirai pas à neuf mois ; car il serait facile, je crois, de réunir ici les intéressés et d'obtenir les renseignements qui nous permettraient d'adopter cette loi, même au cours de la présente session.

A mon avis, avant d'adopter pareille mesure législative, il importe de savoir, au préalable, comment elle fonctionnera. A tout événement, je verrais d'un bon œil l'ajournement de la 3e lecture, jusqu'à ce que la Chambre ait été en mesure de bénéficier des avis de tous les intéressés.

M. LENNOX : Maintenant que cette violente tempête s'est abaissée, et que le calme est rétabli, je désire revenir sur la question que j'ai développée, au comemncement du débat, cet après-midi. Bien que le ministre du Travail et le premier ministre aient longuement péroré, le ministre du Travail ne nous a pas dit s'il souscrirait à la proposition que j'ai formulée, au début de mes observations. J'espère toujours qu'il souscrira à mon avis et qu'il consentira au renvoi sur le projet en discussion. Dans l'intervalle, les journaux auront publié le compte rendu de nos délibérations; ils auront éclairé les intéressés sur la nature des dispositions législatives projetées; et quand le bill reviendra en discussion, nous serons en mesure de présenter au ministre les vues des employés des chemins de fer, dont j'ai parlé cet après-midi. J'ai observé, avec un certain étonnement, qu'aux yeux du ministre, l'opposition au bill serait de peu de conséquence, puisqu'elle ne viendrait que des employés de chemins de fer. Je tiens à lui rappeler que les employés de chemins de fer ne sont pas une quantité négligeable, parmi ceux qui sont atteints par cette mesure législative. On m'informe que quatre-vingt-quinze pour cent de ceux que cette loi intéresse, sont représentés par les catégories d'employés dont il s'agit en ce moment. C'est peut-être là un chiffre approximatif ; mais à tout événement, des groupes très importants de notre population seront atteints par cette loi. La loi à l'étude est une mesure de conciliation; or, il serait vraiment regrettable qu'au début même de l'élaboration de cette loi. le ministre provoquât l'hostilité d'importants groupes de population que cette mesure intéresse ; tandis que si on les mettait en mesure de faire connaître leurs avis devant un comité spécial, les intéressés retourneraient chez eux parfaitement satisfaits du résultat, quand bien même ce résultat ne réaliserait pas entièrement le but désiré.

Puisqu'en élaborant cette loi, nous espérons effectuer un rapprochement entre deux importants éléments de notre population, il faudrait, au début même, prendre les mesures voulues pour réaliser cet objectif. Le député de Montmagny (M. A. Lavergne) nous a déclaré, cette après-midi, qu'à l'époque où le Parlement fut saisi de cette mesure, elle ralliait presque tous les suffrages. C'est là, à mon avis, un argument qui milite fortement en faveur de l'adoption de la proposition présentée par le chef de la gauche ; car, puisque, dans l'intervalle qui s'est écoulé depuis que la Chambre a été saisie de la proposition en question, cette hostilité s'est accentuée, ce fait-là seul prouve la nécessité d'inviter les experts en pareille matière à venir exprimer leurs avis devant le comité. Il est légitime de demander l'ajournement du projet de loi, vu que les employés de chemins de fer commencent à peine à se rendre compte de sa portée, et de l'influence qu'elle exercera sur leurs intérêts. Le langage dont s'est servi le ministre, en définissant son attitude, l'autre jour, prête à cette interprétation, savoir : que les employés de chemins de fer demeureraient sous le régime de la loi de 1903 et que le régime établi par la loi à l'étude ne s'appliquerait pas à cette catégorie d'employés. L'autre jour, le ministre a déclaré que le fonctionnement de la loi de 1903 relative à l'accommodement des conflits entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés a parfaitement répondu aux vœux de ses auteurs; aussi bien, ces employés désirent-ils que l'étude de la question soit ajournée jusqu'à ce qu'ils puissent présenter leurs vues devant la Chambre, soit par l'organe des députés, soit en rendant eux-mêmes témoignage devant un comité spécial ; et un des vœux qu'ils tiennent à faire valoir devant le Gouvernement c'est qu'on ne les assujettisse pas au régime créé par la loi à l'étude.

Soit qu'on accède à ce vœu, soit qu'on le repousse, il importe qu'ils aient voix au chapitre en pareille matière, et que la question soit mûrement déibérée avant qu'elle soit décidée.

Au dire du premier ministre (sir Wilfrid Laurier), les députés de la gauche auraient fait volte-face, sur cette question. Je ne saurais me ranger à cet avis. Quand le projet de loi vint à la Chambre en 2e délibération, nous n'avons guère pris part

au débat, de ce côté-ci de la Chambre; et le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ainsi que le ministre du Travail (M. Lemieux) interprètent mal notre attitude, s'ils croient que notre hostilité envers ce bill soit irréductible. Pour mon propre compte, je ne suis pas hostile au principe sur lequel repose ce bill; seulement, je demande qu'avant de prendre une décision irrévocable, la Chambre fasse une enquête approfondie et pèse soigneusement tous les arguments militant pour ou contre.

Je ne me propose pas de voter l'adoption de cette motion, parce que je préfère que le bill soit adopté dans la rédaction même qu'il sera possible au comité de lui donner, dans l'intervalle, plutôt que renvoyer le débat sur cette question à une autre session. Convaincu que je suis qu'il importe de mûrir davantage ce projet de loi, je déclare que, lorsque nous aurons terminé l'étude de la présente motion, je proposerai le renvoi de la discussion à une séance ultérieure, afin que nous puissions obtenir l'avis de la Chambre à cet égard.

L'hon. M. LEMIEUX : Le député de Simcoe (M. Lennox) a posé une question à laquelle j'ai le devoir de répondre. Il tient à savoir si le Gouvernement désire pousser l'étude de ce bill ou bien l'ajourner à quelques jours ou même plusieurs semaines. Depuis que la Chambre a été saisie de ce projet elle a été amplement en lieu de s'éclairer sur les vues du capital et du travail, et il a été constaté que, d'une façon générale, capitalistes et travailleurs sont partisans du système consacré dans ce bill.

Il est vrai que M. Hall, après avoir approuvé le projet, a jugé bon de lui retirer son appui ; mais parce qu'un des intéressés se croit obligé de s'opposer à cette mesure, cela ne nous autorise nullement à en ajourner l'étude. L'honorable député me connaît trop bien, il connaît trop bien le premier ministre, pour croire que le Gouvernement voudrait faire adopter, à la vapeur, pareille loi, par la Chambre. Nous tenons à mettre les députés de la gauche et les députés de la droite en mèsure de manifester toute leur pensée. Si le besoin de quelque amendement se fait sentir, comme je l'ai dit en proposant la 2e lecture, je me rendrai volontiers aux vœux de la Chambre.

M. SPROULE : Lorsque M. Hall approuva le principe du bill en discussion, savait-il que les employés de chemins de fer seraient assujétis au régime créé par ce bill? Le ministre lui-même nous a donné à entendre, en présentant son projet, qu'elle ne s'appliquerait pas aux employés de chemins de fer. Il est possible que M. Hall, nourrissant cette conviction, ait souscrit au bill, mais ayant appris, plus tard, qu'il s'appliquerait à ces employés, il aura adopté une autre attitude.

L'hon. M. LEMIEUX : J'espère que M. Hall agit avec sincérité et je ne voudrais pas inférer du langage dont il s'est servi, au début, et de son attitude subséquente qu'il manque de sincérité ou de loyauté. Non, telle n'est pas ma pensée; seulement, je ferai observer que lorsque je saisis la Chambre de ce bill, je déclarai que tous les services d'utilité publique, et entre autres les transports, devraient être compris parmi les dispositifs de ce bill et par conséquent les chemins de fer à vapeur, comme les chemins de fer électriques étaient visés par ce projet de loi.

M. SPROULE : Le texte même des paroles du ministre comporte un tout autre sens.

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai peut-être pas bien élucidé ma pensée ; et il est possible que l'honorable député l'ait mal saisie ; mais je me rappelle parfaitement l'idée alors dominante dans mon esprit et au but que je visais.

M. SPROULE : Je tiens à rafraîchir la mémoire du ministre. Il nous a, alors, donné lecture d'un rapport de la commission du travail où il est expressément dit que la loi tendant au règlement des conflits entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés va encore plus loin et le ministre ajouta que son projet de loi ne s'appliquerait pas aux conflits qui surgissent entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés.

L'hon. M. LEMIEUX : Que l'honorable député relise mon discours et il se convaincra qu'au cours des explications que j'ai données, j'ai cité les différentes lois dont la Chambre a été saisie. J'ai rappelé que la loi de conciliation est une loi purement facultative et que, plus tard, sir William Mulock présenta, au cours de la session de 1902, un projet de loi où le système de l'arbitrage obligatoire est consacré, mais que ce bill ne reçut que la 2e lecture.

Il fut soumis au pays ; on le livra à la publicité, on le transmit aux chambres de commerce et à plusieurs syndicats ouvriers ; or, la réponse transmise au ministère du Travail fut que le public, dans son ensemble, était hostile à ce système d'arbitrage obligatoire, mais que, de concert avec les organisations ouvrières, le public approuvait le système de l'enquête obligatoire. J'ajoutai qu'au cours de la session de 1903, sir William Mulock saisit la Chambre de son bill relatif au règlement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés qui allait plus loin que le bill présenté, durant la session de 1900. On peut retrouver dans le bill de 1903 le principe de l'enquête obligatoire. Ce bill déclare que la chose est facultative pour le ministre, mais l'enquête n'a lieu que lorsque la grève a été déclarée; tandis que le bill à l'étude va plus loin : à l'avenir, la grève ne pourra être déclarée que lorsque l'enquête aura eu lieu : et l'enquête terminée, les intéressés seront en lieu

de dire s'il y aura soit grève soit fermeture des ateliers.

Je rappellerai à l'honorable député que l'autre jour, en 2e délibération, lorsque pour la première fois j'expliquai les dispositions de ce bill, la Chambre, dans son ensemble, a semblé se rallier au projet de loi.

Le député de Grey (M. Sproule) a hautement préconisé le système en vogue en Nouvelle-Zélande et il a emprunté quelques citations du livre de M. Lloyd : "A country without strikes." Le député de Grey et le député de Toronto-nord se sont déclarés partisans de l'arbitrage obligatoire et ainsi ils demandent l'établissement de dispositions encore plus impératives que celles consacrées dans la loi à l'étude. Je sais l'honorable député (M. Sproule) fort consciencieux, et s'il lit les journaux, il doit en convenir, l'opinion publique se rallie à ce sage et judicieux système de l'enquête obligatoire. A mon avis, la grève des employés des compagnies téléphoniques qui a eu lieu récemment à Toronto, justifie l'adoption de pareille mesure législative. Il n'a fallu ni deux mois ni un mois de délai pour effectuer le règlement du conflit. Le sous-ministre du Travail se rendit à Toronto ; le tribunal fut constitué, la compagnie téléphonique Bell reprit à son service les jeunes filles grévistes, en attendant le résultat de l'enquête, et au bout d'une semaine d'enquête la compagnie capitula devant les vives réclamations du public qui avait été éclairé sur la nature de ce conflit, et en conséquence, les employés de la compagnie téléphonique obtinrent une augmentation d'appointements et une réduction des heures de travail.

Aux termes de la loi, si elle est votée, on pourra suivre une procédure tout aussi expéditive et obtenir bien souvent les mêmes résultats. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et quelques autres objectent que cette législation est un empiètement sur la liberté du citoyen. Ce n'est pas mon avis ; d'ailleurs, dans un temps de trusts et de coalitions comme celui dans lequel nous vivons, il faut tenir compte des droits du public. Voici ce que dit Ely, dans son traité sur " L'évolution de la société industrielle " :

> Une des fins du Gouvernement est de maintenir l'ordre et la tranquillité. Aux époques primitives, les querelles de toute sorte se réglaient directement par la force physique. Plus tard, à mesure que s'affirmait l'intérêt de la société au maintien de la paix, les combats furent soumis à certaines règles; plus tard encore, au cours de l'évolution sociale, la violence physique fut interdite et on institua des tribunaux pour le règlement de nombreuses catégories de différends, particulièrement ceux ayant trait au droit de propriété.
>
> L'intérêt de la société dans le maintien de la paix et la reconnaissance des droits en arriva finalement à faire considérer certaines infractions à la loi, comme des actes criminels—comme des actes dirigés contre la société elle-même. Le vol n'est pas un acte concernant exclusivement le voleur et le volé, c'est un acte public dont l'Etat doit prendre connaissance. La loi fournit les moyens de régler les disputes concernant la propriété, et une force suffisante assure le respect des décisions judiciaires. La résistance au tribunal est sévèrement punie, parce que l'ordre public et la paix reposent sur le respect des décisions judiciaires.
>
> Ces réflexions suggèrent naturellement une extension de l'autorité publique de manière à permettre l'adoption de dispositions pour le règlement des comptes entre patrons et ouvriers. Le point principal qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que ces conflits industriels et l'état de guerre industrielle qui en résulte, ne sont plus des actes privés. Aux époques primitives, l'intérêt privé primait tout, parce que la production était surtout une chose individuelle. Il n'y a pas bien longtemps, dans une grande partie du monde civilisé, l'idéal économique était que chaque famille devait se suffire à elle-même. La production et l'échange sont devenus des actes sociaux et ne peuvent plus être régentés par l'action individuelle. L'agglomération des chemins de fer fait de rapides progrès depuis plus d'une génération, et une autre évolution, intimement liée à cette agglomération, s'opère à l'heure présente, celle des trusts. On en est arrivé au point qu'un groupe d'hommes peu nombreux, si peu nombreux qu'on pourrait les réunir dans une seule chambre, commande à une partie considérable de tout les capitaux des Etats-Unis et dirige à sa guise une fraction importante de la main-d'œuvre du pays.
>
> Cela implique une solidarité économique telle que le monde n'en a jamais vue avant aujourd'hui. L'écart en s'accentuant, finit par modifier l'espèce. La nouvelle forme de l'industrie, au point de vue social est admise également par les économistes les plus conservateurs et par les meneurs d'hommes les plus soucieux de l'avenir.

L'auteur termine en disant que dans cet état de guerre industrielle, le public est une des parties intéressées et peut-être la plus intéressée. Je recommande ce passage d'Ely à mon honorable ami le député de Jacques-Cartier (M. Monk). On ne niera pas que notre système de transport est, sans contredit, notre plus grand service d'utilité publique de l'heure présente. Nous avons des mines, nous avons le téléphone et le télégraphe, mais je n'hésite pas à dire que nos communications par voies ferrées répondent au besoin le plus pressant de la civilisation moderne. Mon honorable ami (M. Monk) dit que cette loi enlève aux employés de chemins de fer leur seule arme, celle de pouvoir déclarer la grève au moment qu'ils auront choisi. Mon honorable ami est un homme d'un grand jugement et il doit comprendre que ce bill n'enlève aux employés de chemins de fer aucun des moyens qu'ils possèdent actuellement d'amener les compagnies, par la persuation, à accepter leurs vues. Mais lorsque les négociations et les moyens conciliateurs ont échoué, alors arrive le moment psycologique où la grève doit être déclarée, et mon honorable ami veut-il que l'Etat n'ait pas le droit d'inter-

venir et de dire aux employeurs et aux employés : Attendez ; nous allons nous enquérir des causes du conflit, nous verrons à ce que personne n'ait pas à souffrir, et après l'enquête nous ferons savoir publiquement qui a tort et qui a raison.

Cela n'est-il pas juste ? Cela prive-t-il les employés de l'arme qu'ils ont entre les mains, parce l'Etat exige de connaître la cause du conflit ? Mon honorable ami me permettra de lui rappeler le mot de Lincoln: Tout conflit finit par être réglé ; s'il faut le régler, pourquoi ne pas le régler dès le début ?

Le présent projet de loi n'a pas d'autre but. Nous demandons à connaître la cause du différend et après l'enquête les parties en présence seront libres de reprendre la lutte. Tout dernièrement encore, dans le cas de la compagnie du téléphone Bell, nous avons eu la preuve que 99 fois sur 100, le différend sera réglé sous la pression de l'opinion publique. Mon honorable ami dit encore : " Ecoutons ce que les employés de chemins de fer ont à dire." En retardant d'un jour ou d'une semaine, il n'en saura pas plus qu'il n'en sait aujourd'hui. J'ai eu une entrevue avec les personnes qui accompagnaient M. Harvey Hall. Elles sont opposées au principe du bill et ne veulent pas être assujéties à ses dispositions. S'il faut exempter les employés de chemins de fer il vaut autant retirer le projet de loi, car les chemins de fer sont le grand service d'utilité public du pays.

Nous connaissons tous les raisons de cette opposition. On prétend que cette loi privera ces employés de leur seule arme. Je crois que cette objection a été victorieusement réfutée. Nous ne privons pas les employés de leur arme ; ils auront toujours le droit de faire grève, quand bon leur semblera, mais seulement après enquête.

On allègue encore que cette enquête prendra trop de temps. Je suis prêt à entendre tous les arguments qu'on peut offrir sur ce point, et si au cours du débat on propose un amendement qui satisfasse ceux qui se croient lésés par cette disposition de la loi, je serai disposé à l'accepter. Si le délai est trop long, nous l'abrégerons. Nous ne sommes pas en présence d'un projet de loi intangible, et je répète que la politique n'a rien à voir dans cette question. Il s'agit d'une question nationale, et tout le monde devrait apporter son concours au ministre du Travail, et travailler à améliorer le projet pour que nous ayons une loi qui ne sera pas celle d'un parti, mais celle du parlement canadien.

J'espère, monsieur l'Orateur, que nous procéderons à la discussion calme et courtoise des articles du bill et que nous n'entendrons plus de discours comme ceux qui ont été prononcés cet après-midi. Un pareil langage n'est pas à l'honneur de la Chambre des communes. Je ne prétends blâmer personne, et je ne vise personne en particulier.



Je dis simplement que ces écarts de langage sont regrettables et j'espère qu'on s'en abstiendra dans la discussion et l'élaboration d'une loi aussi importante.

M. ARMSTRONG : J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les remarques que vient de faire l'honorable ministre du Travail, mais après avoir entendu ce qui s'est dit cet après-midi, sur le compte d'un certain personnage, je ne puis m'empêcher de dire qu'il est peut-être, lui aussi, allé trop loin.

Je suis en faveur d'une loi pour prévenir les grèves et les lockouts, mais je veux aussi que nous ayons tout le temps nécessaire pour étudier le projet de loi qui a été déposé. Il n'est pas prudent de compliquer cette question de lois inutiles.

J'ai été peiné d'entendre les attaques que l'honorable ministre s'est permises contre M. Hall, le représentant des employés de chemins de fer au Canada. Je connais M. Hall depuis nombre d'années, et je ne saurais trop louer son intégrité et son désintéressement. Je considère qu'il était parfaitement dans son droit en demandant à certains députés de porter à la connaissance de la Chambre, les faits qu'il leur a communiqués. Pendant la suspension de la séance, on m'a remis un affidavit de M. Hall dont je vais donner lecture à la Chambre et on verra ce qu'il pense des déclarations faites cet après-midi par l'honorable ministre du Travail. Ce projet de loi, comme le dit le ministre, a été étudié par M. Hall avant d'être déposé, et même, avant le 1er janvier. Je regrette que M. Hall ne puisse pas venir expliquer lui-même son attitude ; mais je vais donner lecture de son affidavit qui sera, je n'en doute pas, acceptée, par toute la Chambre :

Dans l'affaire du bill n° 36, intitulé " Acte ayant pour objet d'aider à prévenir les grèves et les lockouts dans les houillères et les industries se rattachant à des services d'utilité publique.

Je, J. Harvey Hall, de la ville de Toronto, dans le comté d'York, province d'Ontario, déclare solennellement :

1. Que je suis l'agent parlementaire de l'ordre des chefs de train, de l'association des mécaniciens de locomotives, de l'ordre des télégraphistes de chemins de fer et de l'association du personnel des trains du Canada et qu'en cette qualité d'agent parlementaire je suis chargé de surveiller les lois qui concernent ces associations.

2. Que j'étais dans une tribune de la Chambre des communes dans l'après-midi du 19 février courant et que j'ai entendu le ministre du Travail déclarer que. . . .

M. le PESIDENT (M. Campbell) : Je ferai observer à l'honorable député qu'il enfreint le règlement. Il n'est pas permis de lire un affidavit d'une personne étrangère à la Chambre contredisant une déclaration d'un ministre ou d'un membre de la Chambre.

M. ARMSTRONG : Cet affidavit ne fait qu'expliquer l'attitude de M. Hall, et j'espère, monsieur le président, que vous me permettrez de le faire consigner dans les " Débats ".

Le PRESIDENT : La règle est formelle; cet affidavit ne peut être lu.

M. SPROULE : Il est possible que cet affidavit ne contredise pas les paroles du ministre du Travail. Je n'en connais pas le contenu, mais il déclare peut-être que M. Hall avait compris que le bill ne s'appliquerait pas aux employés de chemins de fer. Si c'est tout ce que contient l'affidavit, je maintiens humblement que lecture peut en être faite. S'il contredit ou revoque en doute la parole du ministre du Travail, j'admets qu'il serait contraire au règlement de le lire; mais comme je n'en connais pas le contenu, il est possible que la lecture puisse en être permise.

M. ARMSTRONG : C'est simplement une réponse à ce qui a été dit cet après-midi.

M. le PRESIDENT : Alors, il ne peut pas être lu.

M. ARMSTRONG : N'ai-je pas le droit de dire que M. Hall déclare expressément qu'il n'a pas eu d'entrevue avec le ministre au sujet de ce bill, avant le 14 janvier.

Quelques DEPUTES : Règlement !

M. ARMSTRONG : Et que ce n'est que le 19 janvier qu'une copie du bill lui a été confiée. L'honorable ministre a dit que M. Hall était présent lorsque le bill a été déposé et qu'il en a pour ainsi dire approuvé le texte. J'ai vu M. Hall pendant la suspension de la séance, et il m'a remis un affidavit déclarant qu'il n'était pas présent quand le bill a été déposé et qu'il n'a jamais fait les déclarations qu'on lui attribue.

M. le PRESIDENT : Voici l'article du règlement qui régit cette matière :

Il est aussi contraire au règlement de lire des articles de journaux, des lettres ou autres document imprimés ou manuscrits, émanant de personnes étrangères à la Chambre, se rapportant à quelque chose qui aurait été dit par un membre, commentant ou contredisant ses paroles ou comportant des commentaires sur les actes de la Chambre.

Ceci est bien clair.

L'hon. M. FOSTER : Tout député a le droit de prendre la défense d'un électeur ou d'un étranger dont le nom a été mentionné dans le débat. Il aurait été préférable de ne pas mentionner le nom et de ne pas signaler à l'attention publique un homme qui a parfaitement le droit d'être ici dans l'intérêt de la grande association qu'il représente. Il aurait été préférable de taire le nom, mais puisqu'il a été mentionné, et bien que le règlement ne permette pas la lecture d'un écrit d'une personne étrangère à la Chambre pour contredire l'assertion d'un député, mon honorable ami a parfaitement le droit de contester l'exactitude de l'affirmation et de dire qu'il tient de la personne elle-même que l'entente en question n'a jamais eu lieu.

M. le PRESIDENT : L'honorable député (M. Armstrong) a dit, je crois, qu'il était autorisé par cette personne à contredire une affirmation faite par un membre de cette Chambre. Je considère que le règlement s'y oppose.

M. LANCASTER : Plus le débat se prolonge, plus il devient évident que la proposition qui a été faite au commencement de la séance, aurait dû être acceptée. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), en peu de mots bien pesés, a demandé que le bill soit envoyé devant un comité chargé de l'étudier et de concilier des intérêts et des vues apparamment opposés. Je me suis permis d'approuver cette proposition. Je trouve juste de permettre aux intéressés, qui ne peuvent pas être défendus utilement dans cette Chambre, de se faire entendre devant un comité. Après avoir suivi attentivement le débat, tout l'après-midi et toute la soirée, je n'ai pas entendu l'honorable premier ministre ni le ministre du Travail donner une seule bonne raison pour repousser la proposition de mon honorable ami (M. Lennox).

Me plaçant au point de vue du public dont se réclament l'honorable premier ministre et l'honorable ministre du Travail, je dis que ce public n'est pas disposé à user de violence envers la classe ouvrière. Je ne dis pas que tout le bill est mauvais, mais je suis porté à croire que le ministre du Travail considère qu'il contient des dispositions peu avouables, car il ne s'opposerait pas à ce que les intéressés soient entendus devant un comité où ils pourraient exposer leur manière de voir et faire valoir leurs objections.

Qu'avons-nous vu cet après-midi ? Nous avons vu les honorables députés de la droite se lever les uns après les autres et chercher apparemment à retarder l'adoption de ce projet de loi. Pourquoi ? Je n'en sais rien, mais chaque fois qu'au commencement de la semaine, un projet de loi du Gouvernement est mis en discussion, on voit les partisans du Gouvernement susciter des obstacles comme s'ils craignaient qu'on allât trop vite en besogne.

Cet après-midi quelques membres de l'opposition ont émis l'opinion qu'il serait préférable de procéder lentement et de bien réfléchir avant d'adopter une loi aussi rigoureuse, et nous avons vu les partisans du Gouvernement venir, les uns à la suite des autres, déclarer que la question doit être laissée à la discrétion du ministre du Travail et non réglée par la Chambre.

Mais en cherchant des prétextes pour laisser la question aux mains du ministre ils n'ont réussi qu'à prouver qu'elle doit être réglée par le Parlement. Tous les députés ministériels, bien qu'approuvant le principe du bill, ont un amendement quelconque à présenter, et ne veulent pas du projet dans sa teneur actuelle.

L'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) nous a parlé du grand nombre de gens auxquels il a écrit et du nombre considérable de réponses favorables qu'il a reçues. Mais avant de reprendre son siège, il a dû avouer que lui aussi avait un amendement important à proposer. Il ne nous a pas dit en quoi consiste cet amendement, ni s'il est demandé par les patrons.

Puis est venu l'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith) qui a fait peau neuve, mais qui n'a pas gagné au change. Bien qu'élu comme représentant de la classe ouvrière, il juge plus commode d'être partisan quant même du Gouvernement, et d'en attendre des faveurs pour ses électeurs. Mais, lui aussi a un amendement à proposer. Il n'est pas satisfait du bill, tel qu'il est. Il n'a pas donné lecture de cet amendement, il ignore même si l'article 58 ne prévoit pas le cas qu'il cite, mais, tout en approuvant le principe du bill, il n'en accepte pas la rédaction.

Nous avons entendu ensuite l'honorable député de Kootenay (M. Galliher). Il a été le plus franc de tous. Il considère que le répit que nous demandons est raisonnable, parce qu'il attend des réponses à des lettres importantes qu'il a écrites à des électeurs de son comté. Il s'est joint à ceux d'entre nous qui demandent le renvoi du projet à un comité pour y être examiné à fond.

Mais que réplique à cela l'honorable ministre du Travail ? Il replique qu'il a eu une conversation avec M. Harvey Hall et que ce dernier approuvait le bill, et nous sommes obligés d'accepter la parole du ministre. Supposons que M. Hall se soit d'abord déclaré satisfait du bill et qu'après l'avoir relu et étudié il soit venu à la conviction qu'il ne doit pas s'appliquer aux employés de chemins de fer et que ce n'est pas un bon projet de loi, qu'est-ce que cela voudrait dire ? Cela ne voudrait-il pas dire que l'honorable député de Kootenay est le seul membre de la droite qui ait raison ? Il a écrit dans son comté pour savoir ce que ses électeurs pensent de ce projet de loi et il veut savoir à quoi s'en tenir avant de consentir à son adoption.

Le ministre du Travail veut que le bill soit voté. Il veut qu'il soit discuté en comité général et qu'il en soit référé à la Chambre. Il n'exigera probablement pas que la 3e lecture en soit votée immédiatement, mais il veut que la Chambre s'engage à voter le bill avant que nous en ayons compris toute la portée, avant que l'honorable député de Kootenay ait reçu les réponses qui, dit-il, devront l'éclairer sur les conséquences de la loi pour une partie importante de la population de ce pays. Le ministre du Travail veut que ce soit le comité général de la Chambre qui fasse lui-même l'examen complet de la loi.

Il nous fait savoir poliment qu'il est prêt à étudier tous les amendements que nous proposerons. Avec tous les égards dus à l'honorable ministre et sans vouloir aucunement le blesser, nous ne lui devons pas de gratitude pour cette condescendance, car les règles de la Chambre lui font un devoir d'étudier tous les amendements qui sont proposés.

Il me permettra de lui dire qu'il ne traite pas la Chambre avec justice dans cette affaire. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) appuyé par des députés des deux côtés, a prétendu que la Chambre n'est pas pleinement renseignée sur cette question, et qu'il nous faudrait des renseignements plus complets avant d'entreprendre de refaire un seul article de ce projet de loi. Le ministre prétend que nous pouvons procéder avant d'avoir obtenu ces renseignements, et il ajoute ensuite qu'il ne cherche pas à faire voter son bill à la vapeur. Ces deux prétentions ne s'accordent guère. S'il veut que la loi ait de bons résultats, il faut qu'elle soit populaire. Il sait, par expérience, que dans ce pays une loi impopulaire est sans effet.

Je n'ai pas été élu pour représenter ici les patrons ou les ouvriers ; je n'ai pas été envoyé ici comme le représentant spécial des classes ouvrières ou d'une classe quelconque de la communauté dont les intérêts sont opposés à ceux de la classe ouvrière ; je suis ici comme représentant du peuple. Or, en se plaçant à ce point de vue, qui est celui que le ministre du Travail devrait prendre, je considère que nous devons faire en sorte que cette loi ne soit injuste pour personne. J'approuve la profession de foi que contient son discours, mais les dispositions du projet de loi ne me semblent pas concorder avec cette profession de foi. Il dit que le public a tout intérêt à prévenir les grèves sur les chemins de fer. Je suis absolument de cet avis. Mais le public ne demande pas que les employés supportent seuls tous les désavantages et subissent seuls tous les inconvénients nécessaires à la prévention des grèves, et tel sera, à mon sens, l'effet du bill. Par exemple, qu'est-ce qu'une compagnie a à faire pour prendre ses employés à la gorge ? Elle peut donner avis à toute une catégorie d'employés—aux chauffeurs, aux mécaniciens, aux serre-freins, etc.—qu'elle n'entend pas payer plus de tel salaire. Que peuvent faire ces employés ? Se mettre en grève ? Le ministre dit qu'il ne les en empêche pas, mais leur impose seulement un délai. Il aurait pu tout aussi bien me prendre mon paletot au mois de novembre dernier, en disant qu'il ne m'empêchait pas de le porter, mais qu'il m'imposait un simple délai, et que je pourrais le porter au mois de mai prochain. Strictement parlant, il aurait peut-être raison, mais la conséquence de son délai serait de me faire mourir de froid.

L'hon. M. LEMIEUX : Je demande pardon à l'honorable député de l'interrompre. S'il veut bien lire l'article 58, il verra que son paletot ne peut pas lui être enlevé

avant qu'une enquête complète ait eu lieu. Pendant l'enquête, les choses restent en l'état, tant pour les employeurs que pour les employés.

M. LANCASTER : Si l'honorable ministre veut relire lui-même l'article 58, il verra que les choses se passeront exactement comme je viens de le dire. Cet article décrète qu'après l'avis donné les choses restent dans l'état où elles étaient, tant que dure l'enquête. Durant toute cette enquête que je compare à la saison d'hiver et à un hiver d'Ottawa, par dessus le marché, pour l'ouvrier, les choses resteront telles qu'elles étaient avant l'avis. Il est possible que le ministre n'ait pas voulu donner cette portée à la loi, mais c'est exactement ce que dit cet article.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai déjà dit que si l'article n'est pas clairement rédigé, je suis prêt à accepter tout amendement ou modification qui en rendra le sens plus clair. Le sens de cet article a déjà été rendu plus clair par l'amendement suggéré par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville), qui est lui-même un ouvrier. Le bill peut certainement être rendu plus parfait, mais pourquoi combattre l'ensemble du projet de loi, parce qu'un changement serait nécessaire dans un article ?

M. LANCASTER : Je combats tout le projet de loi—pour employer l'expression du ministre—jusqu'à ce que je connaisse tous les faits. Je ne suis pas un partisan assez servile de l'honorable ministre, ni sur les questions ouvrières ni sur les autres, pour qu'en dépit du sens évident du texte de la loi, je m'en rapporte à son discours plutôt qu'aux dispositions du bill.

S'il voulait incorporer dans une loi les propositions contenues dans les discours qu'il a prononcés sur cette question, tous les obstacles seraient levés. Les discours sont parfaits, mais le bill ne s'accorde pas avec les discours. Il dit, par exemple, qu'il ne veut pas plus gêner les employés que le patron, mais par son bill il laisse le capital libre tandis qu'il désarme l'employé, en ce sens qu'il l'empêche de se servir de son seul moyen de défense, pendant la durée de l'enquête.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député veut-il expliquer clairement en quoi je laisse le capital libre ?

M. LANCASTER : Si un capitaliste vient dire à son employé : A partir de telle date je ne paierai que tel salaire, et si l'employé songe à se mettre en grève pour empêcher cela, le capitaliste donne l'avis et oblige son employé de continuer le travail comme auparavant. Qu'arrive-t-il alors ? L'employé se trouve dans la position de celui qu'on aurait privé de son pardessus, en hiver—il est obligé de geler, c'est-à-dire de se soumettre. Il n'a d'autre moyen de défense que son organisation et son droit de grève. En imposant ce délai, on l'empêche de se servir de son arme, dans le seul temps où elle lui serait utile.

Le ministre nous a présenté un très joli tableau— la prévention des grèves sur les chemins de fer, l'entente entre les parties contestantes, les négociations en vue d'un arrangement amiable, l'intervention d'une tierce partie dont l'influence amènera le règlement des conflits.

Mais aux termes du bill, le capitaliste peut dire : Il est inutile que je fasse des concessions pour m'entendre avec mes ouvriers ; voici un bill qui n'impose pas l'arbitrage obligatoire, mais l'enquête obligatoire, et grâce aux dispositions de ce bill, tout ce que j'ai à faire, c'est de ne pas m'entendre avec mes ouvriers et de demander une enquête ; tant que je pourrai faire durer cette enquête, les choses resteront dans le même état où elles étaient auparavant.

Le ministre dira peut-être que ce n'est pas ce qu'il voulait, mais c'est exactement ce que dit le bill. Quant à moi, personnellement peu m'importe que M. Harvey Hall ait dit ou pas dit les paroles qu'on lui attribue. Je n'ai pas échangé dix mots avec M. Hall sur cette question. Mais il y a une chose que je n'accepte pas, et c'est quand l'honorable ministre, se permet d'employer le persiflage à l'adresse de M. Hall, parce qu'il est conservateur.

L'hon. M. LEMIEUX : Pas du tout.

M. LANCASTER : Alors, pourquoi l'honorable ministre s'est-il servi de ces expressions?

L'hon. M. LEMIEUX : Je me suis servi des propres expressions de M. Hall, et pas du tout dans un sens offensant.

M. LANCASTER : Sans doute, et je l'en félicite.

L'hon. M. LEMIEUX : M. Hall a dit que les unions des employés de chemins de fer—les mécaniciens de locomotives, les chauffeurs et les autres—étaient très conservateurs dans leurs méthodes.

M. LANCASTER : Ce n'est pas dans ce sens que le ministre a employé le mot "conservateur."

L'hon. M. LEMIEUX : M. Hall a dit que c'était des associations conservatrices. Je me suis certainement servi de cette expression l'autre jour, quand j'ai dit que le bill était à la fois libéral et conservateur. J'ai dit que le principe du bill était à la fois libéral et en ajoutant que la loi exercerait une influence considérable, prudente et apaisante sur les relations entre le capital et le travail. J'ai ici la déclaration faite l'autre jour par M. Hall, lorsqu'il est venu me trouver, et j'en citerai quelques mots :

Nous sommes une association très conservatrice.

Il n'a pas du tout employé cette expression dans son sens politique. Il a voulu

dire qu'elle ne déclarait pas de grève sans de bonnes raisons et je n'ai pas cherché à faire entendre autre chose à la Chambre.

M. LANCASTER : L'honorable ministre m'a enlevé la parole sous prétexte de me poser une question, mais j'entends continuer mon discours. Je ne me hâterai pas pour complaire à la majorité servile du premier ministre et je prendrai tout le temps nécessaire.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : L'expression " majorité servile " n'est guère parlementaire et j'espère que l'honorable député ne l'emploiera pas.

M. LANCASTER : Si le président décide que cette expression n'est pas parlementaire, je la retire.

L'hon. M. FOSTER : Le mot est trop juste.

M. LANCASTER : J'avais compris que le ministre avait dit que c'était un conservateur qui était à la tête de l'organisation en question.

Plusieurs DEPUTES : Non ! non !

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai jamais dit cela.

M. LANCASTER : Pendant que le ministre parlait de M. Hall, avant la suspension de la séance, j'ai compris qu'il disait que le chef de l'organisation était un conservateur.

M. MACPHERSON : C'est l'honorable député de Yale-Caribou (M. Ross) qui s'est servi de cette expression et non le ministre du Travail.

M. LANCASTER. Beaucoup de députés paraissent savoir mieux que moi ce que j'entends et ce que je vois. Quoi qu'il en soit, j'entends débattre cette question avec le ministre du Travail jusqu'à ce que nous soyons parvenus à nous entendre.

Je ne veux pas donner à entendre que nous n'aurions pas dû recevoir les conseils de ce monsieur pour la seule raison qu'il est conservateur; mais puisque le ministre du Travail invite la Chambre à voter un projet de loi d'intérêt national, un projet de loi qui n'est pas destiné à servir les intérêts d'un parti politique, il ne lui sied pas d'employer des mots à double sens.

L'hon. M. LEMIEUX : Bien que je ne sois pas très habile dans l'art de manier la langue anglaise, j'avais pensé que l'on pouvait employer le mot " conservateur " sans lui attribuer un sens politique. Ainsi quand je dis qu'il s'agit ici d'une législation conservatrice, je n'entends pas qu'elle est proposée par le parti conservateur, mais qu'elle est conservatrice en son essence même. Voilà du moins ce que j'ai voulu dire.



M. LANCASTER : J'aimerais bien savoir si la Chambre a, depuis dix ans, été saisie d'un projet de loi aussi radical que celui-ci, qui empiète absolument sur les droits individuels. Il me déplaît d'entendre le ministre dire de son projet qu'il est conservateur, parce que je suis conservateur, parce que dans ma famille on est conservateur depuis des générations, et je ne crois pas qu'il convienne de faire en sorte que l'on puisse accuser des conservateurs d'avoir mis la main à une législation aussi radicale que celle-ci.

Cette après-midi, j'ai demandé au ministre du Travail s'il allait faire abroger la loi sur l'arbitrage des chemins de fer dont il s'est plu à vanter les merveilleux effets; car cette loi se trouve en opposition avec son bill. La moitié ou plus des conflits prévus par celui-ci le sont également par la loi sur l'arbitrage des chemins de fer. Cette raison suffit à elle seule à motiver le retrait du projet de loi. Le ministre du Travail se félicitait cette après-midi et félicitait le Gouvernement des heureux effets de cette loi-là, mais il s'est bien gardé de nous dire s'il allait l'abroger ou l'amender, et de nous laisser savoir ce qu'il allait faire pour l'empêcher de se heurter aux dispositions de son projet de loi.

Afin de prévenir toute contestation et toute contradiction, il conviendrait, ce me semble, de remettre la loi sur l'arbitrage des chemins de fer à l'étude en même temps que le projet du ministre. Le mieux à faire est de renvoyer le projet à un comité spécial qui cherchera les moyens de prévenir tout conflit avec la loi existante. La mise en vigueur des deux lois serait une source d'embarras pour les tribunaux et pour le pays en général.

J'ai fait observer, cette après-midi, que le projet de loi se heurte à la juridiction provinciale, et le ministre du Travail n'a pas même tenté de répondre à mes remarques. Voyons donc quelle est la portée du projet de loi :

" Patron " signifie toute personne, compagnie ou corporation qui emploie une ou plusieurs personnes et qui possède et exploite quelque propriété minière, agence de transport ou de communication, ou d'utilité publique, y compris les chemins de fer de traction à la vapeur, à l'électricité ou à autre force motrice, les steamers, les lignes de télégraphe et de téléphone, les usines à gaz ou à lumière électrique, les distributions d'eau et les usines de forces.

Une bonne moitié, sinon plus, de ces exploitations sont représentées en ce pays par des institutions, des compagnies et des particuliers qui relèvent entièrement de la juridiction des législatures provinciales. Quelle attitude prendra l'honorable ministre à l'égard de la propriété et des droits civils par rapport à ces matières? Aux termes de la Constitution, toutes ces exploitations impliquant la propriété et les droits civils, l'honorable ministre devra convenir

qu'elles sont du domaine de la juridiction provinciale. L'adoption du projet de loi suscitera des embarras sans nombre. Mieux vaudrait charger un comité spécial du soin d'étudier les lois des provinces dans leur rapport avec ces exploitations et de rédiger à nouveau cette disposition de façon qu'elle ne se heurte plus aux lois provinciales. Si le projet de loi est adopté en sa forme actuelle, on peut être à peu près certain que la question de savoir jusqu'où s'étendent les dispositions du bill fera surgir entre les patrons et les ouvriers des litiges très graves et fort coûteux.

On sait qu'il existe dans la province d'Ontario un conseil des chemins de fer et municipal dont la mission principale consiste à régler les grèves des employés de tramways et à apaiser les autres conflits de même nature qui surgissent entre patrons et employés; ses attributions s'étendent aux tramways de Sainte-Catherine aussi bien qu'à ceux de Toronto, qui sont sous la juridiction de la province, et il est revêtu du pouvoir de régler les différends par la conciliation ou tout autre moyen de cette nature. Pourquoi faire en sorte que la nouvelle loi s'applique à cette institution et empiète sur les attributions de la province? Le ministre compte-t-il que les autorités provinciales vont docilement se laisser dépouiller de leurs droits en des matières de leur ressort, en des matières que le parlement fédéral, dont la mission est d'édicter les lois d'intérêt général pour le Canada, n'est pas en mesure d'étudier aussi bien qu'elles-mêmes? S'imagine-t-il que les autorités provinciales vont consentir à subordonner leur juridiction à cet égard à celle du parlement fédéral?

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami a-t-il lu l'article 69?

M. LANCASTER : Je viens de lire l'article interprétatif qui devra nécessairement être mis en vigueur.

L'hon. M. LEMIEUX : Lisez l'article 69.

M. LANCASTER (lisant) :

69. Rien en la présente loi ne s'applique à la couronne ni à un département du gouvernement du Canada, non plus qu'au gouvernement d'aucune province sans le consentement de cette province ; et la présente loi ne s'applique pas aux différends qui se produisent dans une province qui a rendu ou qui rend une loi instituant l'enquête obligatoire ou l'arbitrage obligatoire en matière de différends industriels, sauf à la demande de cette province.

Un DEPUTE : Est-ce assez clair ?

M. LANCASTER : Non; il n'existe, que je sache, ni dans l'Ontario ni en nulle autre province, aucune loi instituant ce que l'on appelle l'arbitrage obligatoire ou l'enquête obligatoire, et l'honorable ministre a soin de dire que les dispositions de son projet de loi ne s'appliqueront qu'aux seules provinces qui ont rendu des lois spéciales à cet égard. Les diverses exploitations qui nous occupent ont peut-être fait l'objet de bien des lois dont il n'est pas dit et dont on ne saurait dire qu'elles instituent l'enquête obligatoire ou l'arbitrage obligatoire, mais qui furent rendues dans le but de régir ces matières d'une manière différente. De ce qu'une loi rendue par une province n'institue pas, à proprement parler, l'enquête obligatoire ou l'arbitrage obligatoire, le ministre conclut-il qu'il lui est loisible de ne faire aucun cas des lois par lesquelles cette province a réglé ces questions, quoique d'une manière différente ? Car ces questions peuvent se résoudre de diverses manières sans qu'il soit besoin d'instituer l'enquête ou l'arbitrage obligatoires.

L'article 69 porte que les dispositions du projet de loi s'appliqueront même aux provinces qui ont rendu des lois sur les différends industriels. Vous dites que la loi ne s'appliquera à aucune province ni aux différends qui se produisent dans une province qui a rendu des lois instituant l'enquête obligatoire ou l'arbitrage obligatoire, sauf à la demande de cette province ; mais elle pourra être appliquée en l'absence de cette demande à toute province n'ayant pas rendu de telles lois.

M. SPROULE : Comment la demande de la province pourra-t-elle avoir un effet légal ?

M. LANCASTER : Je l'ignore ; c'est tout comme si nous prenions sur nous, comme fait observer l'honorable collègue qui siège à mes côtés, d'amender la Constitution, ce qui nous est interdit. Voilà qui indique—ceci dit sans vouloir blesser l'honorable ministre —l'incurie qui a présidé à l'élaboration du projet de loi, et qui milite fortement en faveur de l'institution d'un comité spécial devant lequel les intéressés, quels qu'ils soient, seront invités à comparaître et à nous dire, au ministre comme à nous-mêmes, quelle forme il convient de donner au projet de loi si l'on veut qu'il rende justice à ceux qu'il concerne le plus--et, au point de vue national, c'est là l'essentiel—et qu'il soit conforme au sentiment public.

L'honorable ministre a longuement appuyé sur l'opinion en tant que facteur important du règlement des grèves. L'échafaudage de son raisonnement repose sur la théorie que l'enquête obligatoire et la décision du conseil auront pour effet de rendre l'opinion publique favorable à un règlement aux conditions que le conseil pourra déterminer. Mais il se garde de se prévaloir de ce principe avant l'adoption du projet de loi, et d'inviter les intéressés à comparaître devant un comité ou ailleurs afin que nous puissions recueillir leurs avis et rendre ensuite une loi conforme au sentiment public.

Nous avons raison de demander que l'étude du projet de loi soit remise à plus tard, et je me plais à croire qu'il sera fait droit à notre demande.

M. BARKER : Il ne me semble pas que le Gouvernement ait répondu comme il con-

venait à la demande qui lui a été faite de fournir à ceux que cette question intéresse le plus d'occasions de se faire entendre et d'exposer leur manière de voir. Pour tous les députés qui ont suivi ce débat, il est bien évident que la Chambre et le pays ont été induits à erreur, peut-être pas de propos délibéré, peut-être pas intentionnellement, mais réellement induits en erreur par le ministre du Travail et par les deux députés qui se sont donnés comme les porte-parole des associations ouvrières. Lorsqu'il déposa son projet de loi, l'honorable ministre nous apprit qu'il avait été approuvé par les unions ouvrières aussi bien que par les patrons ; en outre, les deux membres de cette Chambre, qui, en toute occasion, se font l'écho des unions ouvrières, ont donné leur assentiment au principe fondamental du projet de loi qu'ils ont appuyé autant qu'il était en leur pouvoir de le faire. Bien que très circonspect dans ses observations, l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a certainement représenté le bill comme tendant à favoriser les classes ouvrières et, suivant sa propre expression, comme constituant un pas dans la bonne direction. Quant à mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville), il s'est avancé un peu plus: se fondant sur l'expérience qu'il a acquise en ces matières, il a cru devoir dire à la Chambre, qu'il juge le projet de loi satisfaisant. Si ce ne sont pas là ses paroles mêmes, c'est du moins le fond de sa pensée.

Mais à quel projet de l'honorable ministre s'adressaient les observations de ces honorables députés ? Etait-ce à celui dont la Chambre est actuellement saisie ? Le projet dont parlait alors l'honorable ministre différait essentiellement de celui qu'il vient faire voter aujourd'hui.

L'hon. M. LEMIEUX : Sous quel rapport ?

M. BARKER : Tout d'abord, lorsque le projet de loi fut déposé, chacun crut qu'il visait surtout les exploitations minières et autres de même nature. On apprit plus tard qu'il devait viser également les tramways.

L'hon. M. LEMIEUX : Le transport.

M. BARKER : Le transport, mais le mot ne correspond pas au but que l'on se propose. L'honorable ministre a eu soin de faire observer que les chemins de fer en général sont régis par une autre loi, et il a mentionné tout particulièrement les chemins de fer électriques ; mais nul membre de la Chambre n'a pu, au moins je ne l'ai pu moi-même, tirer des observations de l'honorable ministre et de celles de ces deux députés qui ont approuvé le projet de loi, la conclusion que ce dernier visait les chemins de fer du pays en général. Tel n'a pas dû être la pensée de l'honorable ministre, puisqu'il prit soin de déclarer que ces exploitations étaient régies par une autre loi. Mais les ouvriers, les télégraphistes, les employés des convois, tous les intéressés enfin savaient que le ministre avait parlé d'une autre loi et que ce projet ne devait pas les concerner. Cela étant, le premier ministre estime-t-il qu'il convienne d'exiger que les ouvriers du Canada soient liés par l'adhésion qui leur a été arrachée à la faveur d'une représentation aussi erronée des faits ? Pour moi, je ne le crois pas.

Je veux bien que l'on discute toutes les questions sur lesquelles porte le projet de loi, je n'entends pas que l'on trompe, même involontairement, ceux que concerne tout particulièrement le projet de loi, qu'on les laisse ignorer que leurs intérêts sont en jeu.

Le but que poursuit la gauche n'est pas de faire échouer le bill, mais bien d'obtenir plus de temps pour l'étudier. Par mégarde, quelqu'un a proposé le renvoi de la discussion, mais l'honorable député qui a appuyé la proposition a pris soin de dire qu'il ne s'agissait pas de faire rejeter le projet de loi. Quelle raison peut-on avoir pour ne pas accéder à la demande de la gauche ? Le ministre du Travail n'est pas un ouvrier, le premier ministre n'est pas un ouvrier.

Sir WILFRID LAURIER : Oh ! que si !

M. BARKER : Par ouvrier j'entends celui qui fait partie de quelque association ouvrière.

L'hon. M. FOSTER : Il est fabricant de cabinets.

M. LANCASTER : Dont les membres se mettent en grève.

Sir WILFRID LAURIER : Cela se faisait autrefois, mais aujourd'hui, non.

M. BARKER : Je désire que le projet de loi soit discuté de la façon la plus complète...

Un DEPUTE : Adopté !

M. BARKER : J'entends quelqu'un crier: " Adopté ! "

M. GERMAN : C'est votre propre désir.

M. BARKER : Je désire que le projet de loi soit discuté de la façon la plus complète, et je lui donnerai volontiers mon appui si l'on peut faire en sorte qu'il rende justice à tous les intéressés et assure une somme raisonnable de protection et aux patrons et aux employés.

Après avoir été consultés, dit le ministre du Travail, les patrons ont donné leur assentiment au projet de loi, et il se peut, en effet, qu'ils l'aient fait après avoir pris les conseils des avocats qu'ils ont à leur disposition. Mais il me semble que l'on devrait avoir un peu plus d'égards pour les membres des associations ouvrières qui, ne jouissant pas des mêmes avantages, ont vraisemblablement dû s'en tenir à ce que le ministre leur a dit relativement à la portée du projet de loi. On sait quelle haute opinion le ministre se fait du département

du Travail ; on sait qu'il a habitué les gens à considérer comme parole d'Evangile tout ce qui émane de ce département. Pour ma part, je suis toujours enclin à ajouter foi à la parole du ministre ; or, puisqu'il a dit aux ouvriers que 95 p. 100 de ceux que le projet de loi était censé devoir concerner ne seront visés en aucune façon, ce serait faire injure à ces gens que de le voter avant de leur avoir fourni l'occasion d'exposer leur cas à la lumière de faits positifs.

La gauche ne demande pas le rejet du projet de loi ; elle veut qu'il soit discuté sous ses aspects les plus divers. Voilà pourquoi je prie le très honorable premier ministre de n'en pas exiger l'adoption avant que les employés intéressés aient eu l'avantage de faire connaître leur sentiment. Quelque instruits que nous soyons, il est probable que les intéressés auront encore quelque chose à nous apprendre.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. Barker) s'adressant à moi avec une bonne foi manifeste, je lui répondrai dans le même esprit. Le ton de ses observations donne à l'attitude de l'opposition une tournure bien différente de ce qu'elle était tout d'abord. Au commencement du débat, les honorables députés de Simcoe et de Lincoln disaient qu'il ne fallait pas même aborder l'étude du projet de loi, que l'on devait s'abstenir d'en étendre les dispositions aux employés des chemins de fer, et finalement on proposa le renvoi de la discussion. Je dois dire que cette proposition fut faite par le seul député qui avait combattu le principe fondamental du bill. L'adoption de cette motion aurait eu pour effet d'assurer l'échec du projet de loi, du moins à cette session-ci, et l'attitude de la gauche m'avait fait croire que l'on tenait à faire de l'obstruction. On affirme maintenant qu'en proposant le renvoi de la discussion, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a dépassé les intentions de ses collègues de la gauche. Tant mieux ! On ne demande plus le renvoi indéfini, ce qui aurait pour effet de rayer le projet de l'ordre du jour, mais le renvoi de la discussion à une séance ultérieure, ce qui permettra de remettre le projet à l'étude. Cette proposition est plus acceptable.

Au dire de mon honorable ami (M. Barker), ce projet de loi atteint les neuf dixièmes des associations ouvrières du pays ; sur ce point, je me permets de différer d'opinion avec lui.

M. BARKER : J'ai parlé des neuf dixièmes de ceux que le projet de loi était censé devoir concerner.

Sir WILFRID LAURIER : Si je suis bien informé, le projet ne rencontre d'adversaires que parmi les associations d'employés de chemins de fer. Mais il vise aussi les mineurs, et les ouvriers employés à des exploitations d'utilité publique, et les représentants des classes ouvrières qui occupent des sièges en cette enceinte parlementaire en favorisent l'adoption et en demandent la mise à l'étude. Parce qu'une classe d'ouvriers ne le trouve pas de son goût, convient-il de priver les autres des avantages qu'elles devront en retirer? Est-ce cela que désire mon honorable ami ?

M. BARKER : Non, certes.

Sir WILFRID LAURIER : Alors, il y a vraiment lieu de mettre le projet à l'étude, et lorsque le moment en sera venu, rien ne nous empêchera de discuter la question de savoir s'il doit s'appliquer aux chemins de fer et de consacrer à cette discussion tout le temps nécessaire. Le ministre du Travail ne se propose pas, il l'a déclaré, de hâter l'adoption de son projet ; il veut au contraire que la Chambre prenne pour l'étudier tout le temps qu'il lui faudra. Mais mon honorable ami d'Hamilton voudrait que l'étude du bill fut renvoyée à une époque indéterminée et empêcher par là les classes ouvrières qui y sont favorables de recueillir les avantages qu'elles en attendent.

M. BARKER : Mon très honorable ami n'a pas bien saisi ma pensée. Le projet de loi ne vise pas les associations ouvrières en général ; il ne concerne que cette partie des ouvriers organisés qui sont occupés de travaux d'utilité publique, et par les 95 p. 100 dont j'ai parlé, j'entends 95 p. 100 de ceux qui sont occupés de travaux d'utilité publique.

Sir WILFRID LAURIER : L'article des définitions est ainsi conçu :

" Patrons " signifie toute personne, compagnie ou corporation qui emploie une ou plusieurs personnes et qui possède et exploite quelque propriété minière ...

Les ouvriers dont parle mon honorable ami ne sont pas visés par cette disposition :

...agence de transport ou de communication, ou d'utilité publique, y compris les chemins de fer de traction à la vapeur, à l'électricité ou à autre force motrice.

Si je suis bien informé, les employés des chemins de fer de traction à l'électricité sont favorables au projet de loi. Dans ce cas, pourquoi les priverait-on de cette législation ? Mon honorable ami disait à l'instant que le ministre du Travail a induit le public à erreur lorsqu'il déposa son projet de loi, parce qu'il aurait déclaré que les employés des chemins de fer sont régis par la loi relative à l'arbitrage des chemins de fer. Ayant entendu les explications de l'honorable ministre, il me semble qu'il a dit de son projet qu'il allait un peu plus loin que la loi d'arbitrage des chemins de fer, et c'est là, je crois, l'impression que chacun a gardée de son discours. Mais cela importe peu.

Les dispositions du bill doivent nécessairement s'appliquer à l'industrie minière et

aux chemins de fer électriques. Faudra-t-il lui enlever cette portée pour la seule raison qu'il n'a pas l'heur de plaire aux employés des chemins de fer ? Ne serait-il pas plus raisonnable et plus sage de mettre le bill en délibération et de réserver la question de savoir s'il y a lieu d'en appliquer les dispositions aux employés des chemins de fer ? Les mineurs ne nous ont pas fait savoir qu'ils sont contraires au projet de loi ; et puis, n'est-il pas vrai que du jour où il fut déposé, celui-ci fut censé devoir s'appliquer à l'industrie minière ? Il fut déposé au lendemain de la déclaration de la grève de Lethbridge, qui jeta la population dans une terreur si profonde. Epouvantés par la crainte de manquer de combustible à l'approche de l'hiver, nos concitoyens de l'Ouest réclamèrent l'intervention de l'Etat et prièrent le Gouvernement de veiller à ce que la population ne fût pas exposée à subir les conséquences d'une grève des houilleurs. La raison était convaincante et, en l'absence de toute autre, elle aurait suffi à motiver le dépôt du projet de loi.

Mais mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) prétend qu'une certaine classe d'ouvriers est contraire au bill. Fort bien ; tout ce que je demande, c'est que le projet de loi ne soit pas absolument mis de côté, qu'on en aborde l'étude et que l'on réserve la question de savoir si ses dispositions devront ou ne devront pas s'étendre aux employés des chemins de fer ; de cette façon, nous aurons, au cours de la semaine prochaine ou de la suivante, l'avantage d'entendre les observations que les employés des chemins de fer auront à faire à ce sujet.

M. SPROULE : Lors même que le projet de loi viserait les employés des chemins de fer, il y a plus d'un article qu'il leur importerait de délibérer. On ne saurait atteindre le but que l'on se propose en faisant en sorte qu'un article les vise ou ne les vise pas. S'ils doivent être inclus dans les dispositions du projet de loi, il se trouve certains articles qui leur seront préjudiciables et qu'il devront également mettre à l'étude.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami, qui est un vieux parlementaire, n'est pas sans savoir que lorsque l'on délibère sur un projet qui prête autant à la discussion que celui-ci, il est d'usage de réserver à tour de rôle les articles au sujet desquels il existe quelque doute et d'en poursuivre plus tard l'étude jusqu'à ce que l'on en arrive à une entente. Si on veut que l'étude du projet de loi avance un peu, renvoyons-le au comité ; nous verrons alors quels sont les articles qui sont susceptibles d'objections et quels sont ceux qui ne le sont pas.

M. MONK : J'aimerais faire connaître les raisons qui m'ont porté à proposer la motion à laquelle le premier ministre a fait allusion. Lorsque le projet de loi fut déposé, j'ai pensé que l'on voulait prendre le pays par surprise. Les classes ouvrières n'ayant pu en prendre connaissance, il me semblait qu'il ne convenait pas de laisser voter à cette session du Parlement. C'est dans cette pensée que j'ai proposé le renvoi de la discussion.

Voici un projet de loi qui concerne peut-être 1,600 associations ouvrières du pays, mais dont aucune n'a pu prendre connaissance. Je ne crains pas de l'affirmer, de toutes ces associations ouvrières, il n'en est pas une seule qui ait eu l'avantage de prendre connaissance du projet de loi et qui soit disposée à le mettre à l'épreuve. Je n'exagère pas en disant que la division électorale que je représente ici comprend plus de 5,000 ouvriers. Comment puis-je, entre les séances de deux comités de la Chambre, me rendre compte du sentiment d'un groupe aussi important à l'égard de cette mesure ? La chose m'est absolument impossible.

La session doit, paraît-il, durer encore six semaines, nous avons à nous occuper d'autres questions, et comme il s'agit d'une législation nouvelle, d'une législation dont on ne trouve d'exemple ni aux Etats-Unis ni en Angleterre ni en aucun des pays qui ont rendu les lois les plus étendues en ce qui concerne la suppression des grèves et la diminution des conflits ouvriers, je ne crois pas qu'il y ait lieu d'aborder l'étude de ce projet de loi dans le but d'en assurer l'adoption à cette session sans que nous ayons eu le plein avantage de connaître le sentiment des patrons aussi bien que celui des employés ; car si le bill ne dépouille pas absolument l'ouvrier de son droit au travail, j'affirme qu'il tend à suspendre l'exercice du droit de travailler pour qui il veut et dans des conditions de son choix, et, pour le patron, de celui de n'employer dans sa manufacture ou dans son usine que les ouvriers qu'il lui plaît. Tel est le défaut capital du projet de loi que nul amendement ne saurait corriger.

Force nous sera peut-être, je n'en disconviens pas, de recourir à une telle mesure, quelque innovation qu'elle consacre en sa forme actuelle ; mais il n'est que juste, ce me semble, qu'après avoir attendu pendant plus de trente-cinq ans l'application d'un remède de cette nature, ceux qui représentent ici les intérêts d'un très grand nombre d'ouvriers aient encore droit à quelques mois de délai pour discuter la situation avec les principaux intéressés et s'assurer s'ils ne sont pas hostiles à l'innovation. Si les ouvriers voyaient le projet de loi d'un mauvais œil, comme je crois qu'ils le feront quand ils en saisiront la portée, je doute fort qu'il soit possible d'en appliquer les dispositions.

Tels sont les motifs qui m'ont porté à croire que l'on ferait sagement de remettre à plus tard l'étude du projet de loi ; et si le comité rejette ma motion, nous nous efforcerons, dans un délai d'une ou de deux semaines, de savoir quel est sur cette importante qeustion le sentiment de nos commettants.

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami prétend que ce projet de loi a pris la Cham-

bre par surprise en décembre dernier. Qu'il me permette donc de lui rappeler les circonstances qui en ont accompagné le dépôt.

La grève de Lethbridge est encore présente à la mémoire de tous. Chacun sait que, conformément à la loi sur la conciliation, nous avons chargé le sous-ministre du Travail d'aller effectuer le règlement de ce conflit. A son retour, M. King rédigea un rapport qui fut publié dans la "Gazette du Travail" et dont des exemplaires furent adressés aux membres des deux Chambres du Parlement. Le dernier paragraphe de ce rapport est ainsi conçu :

Les fins du Parlement en promulguant les deux "Conciliation and the Railway Labour Disputes Acts", seraient suivant moi, beaucoup mieux servies, si un troisième acte applicable aux grèves et aux chômages forcés dans les charbonnages était aussi mis en vigueur sur le même principe que ceux précités; le charbon, d'autant plus, étant dans ce pays l'une des nécessités de la vie les plus importantes, sur laquelle non seulement dépend une grande partie des établissements industriels et du transport, mais aussi, comme nous en avons eu dernièrement la preuve, le confort et l'existence même d'un grand nombre de personnes. Conséquemment, si une législation pouvait être promulguée qui, sans empiéter sur les droits acquis des employeurs et des employés protégerait en même temps le public, l'Etat serait parfaitement justifié, en faisant adopter une disposition législative quelconque propre à reléguer dans le passé l'idée d'une grève ou d'un chômage forcé dans les houillères. Pareil but, ce semble, serait bien facile à atteindre, du moins en partie, par l'insertion d'une stipulation, tout comme dans le "Railway Labour Disputes Act", renvoyant toutes les questions litigieuses à un bureau ayant le pouvoir d'instituer une enquête sous serment, avec un nouvel ajouté, peut-être que ce renvoi ne soit pas seulement facultatif, mais impératif, les contestants, durant l'instance et jusqu'à adjudication finale par le bureau, étant tenus de ne pas déclarer de conflit ouvrier ou chômage forcé, sous peine d'amende.

Ce rapport fut publié dans la "Gazette du Travail," édition de décembre 1906. Ce journal a une grande circulation dans le monde ouvrier et est lu dans toutes les parties du Canada, de sorte que le principe du bill était généralement connu dès le commencement de décembre.

Mon honorable ami prétend qu'il n'existe pas de loi semblable ; j'admire la franchise de cet aveu. L'honorable député est évidemment contraire au projet de loi ; il est opposé en principe à l'enquête obligatoire, et nous savons quelle est son attitude sur cette question : cette attitude n'est pas la mienne. Puisqu'il vient dire que c'est une loi nouvelle, inconnue en Angleterre et aux Etats-Unis, je lui demanderai s'il a lu le rapport de la grande commission instituée à la suite de la grève des mineurs d'anthracite. Quelles furent les conclusions des commissaires nommés par le président des Etats-Unis ?

M. MONK : Il ne demandent pas de loi comme celle-ci.

L'hon. M. LEMIEUX : Je demande pardon à mon honorable ami. S'il avait lu les conclusions de leur rapport, il saurait que les commissaires conseillent expressément au gouvernement américain de faire voter une loi instituant l'enquête obligatoire, mais non l'arbitrage obligatoire.

M. MONK : L'honorable ministre fait erreur ; le rapport demande l'institution d'une enquête, mais il ne dit pas que durant cette enquête le patron et l'employé seront privés de l'exercice de leurs droits.

L'hon. M. LEMIEUX : Si mon honorable ami veut bien poursuivre ses recherches et lire le dernier message adressé par le président Roosevelt au Congrès, en décembre dernier, il y verra que, eu égard aux grèves qui ont éclaté aux Etats-Unis, le président dit que le congrès devrait rendre une loi selon les conclusions du rapport des commissaires. Ce rapport a été publié en dix-neuf volumes. J'ai donné l'autre jour lecture des conclusions de ce rapport, et c'est en s'appuyant sur ces conclusions que le président invitait le congrès à voter une loi semblable à celle-ci.

Mon honorable ami dit que le projet de loi que j'ai déposé n'a pas d'équivalent aux Etats-Unis. Je conviens que c'est, en un sens, une innovation en matière législative, mais l'exemple sera suivi par les Etats-Unis et, probablement aussi, par les pays d'Europe. Les états du Massachusetts et de New-York sont déjà pourvus de conseils de conciliation. Dans ces états, le principe de l'enquête obligatoire est admis, mais seulement à la demande des intéressés, et les registraires s'accordent tous à reconnaître que les pouvoirs de ces conseils ne sont pas suffisamment étendus.

J'avoue ne pas posséder les connaissances de certains députés de la gauche, mais je n'agis pas seulement de mon propre chef et à l'aide de mes seules lumières. J'ai consulté à la bibliothèque de nombreux ouvrages ; en outre, j'ai pour me seconder le sous-ministre du Travail, qui est une des plus hautes autorités du continent américain sur les questions industrielles. Il me semble qu'après avoir effectué, comme il a fait, le règlement de la grève de Toronto, nous avons lieu de nous fier sans crainte à ses lumières et à son jugement.

Mon honorable ami dit qu'il représente une division renfermant au moins 5,000 ouvriers qui n'ont pas été entendus sur cette question et ne connaissent pas les dispositions du projet de loi. Je connais les électeurs du comté de Jacques-Cartier ; je connais ceux que l'honorable député représente ici si dignement, et je sais que ces électeurs, conservateurs comme libéraux, lisent les journaux. Or, la presse tout entière a approuvé le principe fondamental du bill.

Les électeurs de Jacques-Cartier ont donc eu tout le temps nécessaire de lire ce qui a été publié sur cette question et de discuter à fond les objets de ce projet de loi.

M. SPROULE : Les journaux ont-ils dit que le bill vise les employés des chemins de fer ? L'honorable ministre se rappelle qu'il n'a déposé que le titre du projet de loi et que, partant, les journaux n'ont pas pu en faire d'analyse.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député sait comme moi qu'en ces temps de communications rapides, les journaux ont bientôt fait de porter ces questions à la connaissance du public. Le projet a été déposé en décembre dernier, et dès les premiers jours de janvier il était imprimé et distribué par tout le pays. L'honorable député ne doutera pas de ma parole quand je lui dirai que j'ai reçu de nombreuses représentations à ce sujet de la part des associations ouvrières. Mon honorable ami prétend-il que le congrès des métiers et du travail, dont le président n'est autre que l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville), ne représente pas l'élément ouvrier du Canada? Les délégués de ce congrès se sont transportés à Ottawa et ont présenté au premier ministre une série de résolutions adoptées à leur dernière convention qui se tint dans la ville de Victoria, l'une d'elles demandant l'établissement d'une loi comme celle dont il s'agit aujourd'hui. Ce congrès des métiers et du travail, qui représente tout l'élément ouvrier du Canada, est assurément autorisé à se faire entendre sur cette question, et sans vouloir atténuer en rien le mérite de M Harvey Hall, jusqu'à présent, je le répète, les unions ouvrières se sont montrées favorables au projet, à l'exception toutefois de celles qu'il représente, et cette dernière opposition ne s'est manifestée que tout récemment.

Comme le disait à l'instant le très honorable premier ministre, nous pouvons entamer sans hésiter l'étude du projet de loi. J'ai déjà dit à maintes reprises depuis le commencement de ce débat que je ne demande pas mieux que de me laisser convaincre. Je ne voudrais pas que la politique s'introduisît dans la discussion de ce projet, et je ne voudrais pas non plus que cette loi fût celle d'un parti politique. Le sujet est trop délicat, le bill est trop important pour qu'on les jette en pâture aux passions politiques des deux partis. Ce serait presque un crime de mêler cette question à la politique. Les animosités de cette nature doivent être exclues d'un débat comme celui-ci.

Il y a certains articles du bill que l'on pourra supprimer, tandis que d'autres pourront être modifiés. Je suis disposé à accepter tout amendement raisonnable, de quelque côté de la Chambre qu'il vienne. L'honorable député de Maisonneuve (M. Verville), qui approuve le principe fondamental du projet de loi, en a déjà proposé un. Je crois qu'il l'a proposé trop tôt, et qu'au lieu de s'appliquer à l'article 2, il devrait s'appliquer à l'article 58. Je veux bien accepter cet amendement, car il fait disparaître l'objection soulevée par l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster). Il me semble que je fais preuve de bon vouloir et que les honorables députés de la gauche devraient faire comme moi.

Mon honorable ami de Lincoln disait il y a un instant que ce bill constitue un empiètement sur les attributions provinciales. En l'absence de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth), je m'abstiendrai de discuter au fond les objections soulevées par mon honorable ami ; mais lui qui est si bien au courant des décisions rendues par le conseil privé, doit se rappeler les paroles de lord Watson en prononçant la sentence dans l'affaire de la prohibition, en 1895. Sa Seigneurie disait :

> Leurs Seigneuries sont convaincues que certaines questions qui sont, de par leur nature, locales et provinciales, sont susceptibles de prendre des proportions assez considérables pour affecter le pays en général et justifier le parlement canadien de rendre des lois à l'effet de les réglementer ou de les abolir, selon l'intérêt du pays.

L'honorable député (M. Lancaster) n'ignore pas, non plus, que sur beaucoup de questions comprises dans les articles 91 et 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, bien qu'il semble y avoir conflit entre la juridiction fédérale et la juridiction provinciale, le Parlement n'en est pas moins autorisé à faire des lois pour la paix, l'ordre et la bonne administration du Canada.

Mon honorable ami (M. Lancaster) va-t-il prétendre pour un instant que dans des questions de ce genre, nous n'avons pas le pouvoir de légiférer ? Cette question n'a jamais été soulevée...

M. LANCASTER : L'honorable ministre (M. Lemieux) ne doit pas mal représenter ce que j'ai dit. Je n'ai pas prétendu que ce Parlement n'avait pas le pouvoir de s'occuper de ces questions. Mais j'ai dit que mon honorable ami demandait au Parlement d'exercer un pouvoir dans une matière qui est aussi du ressort des provinces, et qu'il n'était que raisonnable d'éviter, autant que possible, d'exercer une autorité qui viendrait en conflit avec les attributions des provinces.

L'hon. M. LEMIEUX : J'accepte l'explication fournie par l'honorable député. Je n'ai peut-être pas prêté toute l'attention voulue quand il a parlé. Mais il sait que c'est la première fois qu'une objection semblable est soulevée ici relativement à une législation concernant le travail ; pourtant, nous avons déjà adopté des statuts relatifs au travail, telle que la loi de conciliation et celle se rapportant aux difficultés ouvrières sur les chemins de fer.

M. LANCASTER : L'honorable ministre dit-il que cette dernière loi ne s'applique pas exclusivement aux chemins de fer de l'Etat ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non.

M. LANCASTER : Alors, comment pouvez-vous invoquer cela comme une réponse?

L'hon M. LEMIEUX : Ce projet de loi aussi s'appliquera aux chemins de fer du Dominion, et non pas à ceux des provinces. Quoi qu'il en soit, c'est une question qu'on pourrait laisser de côté pour le moment, sauf à y revenir au cours de la discussion sur les différents articles de ce bill. Le très honorable leader de la Chambre a fait observer, il y a un instant, aux membres de la gauche, et surtout à mon silencieux et très sage ami de Toronto-nord (M. Foster), qu'il y avait des articles de ce bill qu'on pouvait modifier, et c'est ce que je suis prêt à faire. Je veux être éclairé même par les membres de l'opposition, car n'oublions pas qu'il s'agit d'un projet de loi relatif aux difficultés se rapportant au travail, et qu'il n'est pas question de chicanes entre députés. Je crois donc que nous devrions procéder en laissant de côté pour le moment tous les articles qui peuvent faire le sujet d'une controverse. De nouveau, je fais appel à l'esprit de justice, au sens commun, au patriotisme des membres de la gauche, et je leur demande de m'aider à donner la forme voulue à cette loi, qui, ils le savent, est demandée, non seulement par les classes ouvrières et par les patrons, mais encore par ce tiers parti, le public, qui se trouve à souffrir le plus des grèves et de la cessation des exploitations.

M. COCKSHUTT : J'approuve fortement l'attitude prise par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk). Je viens d'un comté composé presque entièrement d'ouvriers. A mon avis, on agirait sagement en remettant à plus tard, à quelques mois au moins, l'examen de cette question.

Il est vrai, ainsi que l'honorable ministre l'a dit que ce bill est imprimé depuis environ un mois. J'en ai adressé des copies à plusieurs personnes, mais je n'ai pas encore reçu de réponse des organisations ouvrières de mon comté. Je voudrais connaître leur opinion avant qu'on discute ce projet de loi. Tout en souhaitant à l'honorable ministre de réussir dans son entreprise—je crois que c'est là ce qu'il veut—je pense qu'il est entré dans un genre de législation très difficile et très dangereux qu'il n'a pas été nécessaire d'appliquer dans la plus grande partie du pays, je suis heureux de le dire. Représentant un comté composé presque entièrement de patrons et d'employés, je suis heureux de dire que depuis de nombreuses années les grèves et, par suite, la suspension des exploitations industrielles, ont été presque entièrement inconnues dans Brantford où le capital et le travail vivent en harmonie.

Je veux faire observer à l'honorable ministre qu'en intervenant entre le patron et l'ouvrier, il assume une tâche très dangereuse. Il sera nécessaire d'appliquer la décision à laquelle on en arrivera. Si mon honorable ami veut mettre en vigueur cette intervention, il devra, après avoir fait connaître les recommandations du conseil, mettre celles-ci à exécution, si elles doivent avoir quelque valeur. Il y a un grand nombre de personnes qui croient que la paix doit régner dans l'univers, que toutes les nations devraient avoir recours à l'arbitrage—ce qui est à désirer, mais ce qui n'arrivera très probablement jamais, puis-je dire à l'honorable ministre. Il est nécessaire quant on a institué un arbitrage et que les arbitres ont fait connaître leur décision, de voir à l'exécution de cette dernière. L'intervention présente beaucoup plus de difficultés, parce qu'elle constitue une suspension temporaire des droits des individus. Quand un verdict a été rendu et qu'il est nécessaire d'en appliquer les conséquences, qui doit être chargé de cette tâche? Qui a le pouvoir voulu pour cela? Voici un homme qui emploie un certain nombre d'ouvriers qui se mettent en grève pour obtenir des gages plus élevés. L'honorable ministre se propose d'intervenir entre la patron et les grévistes. Le premier croit connaître ce qu'il possède dans son gousset mieux que n'importe qui; il sait ce que lui diront ses banquiers si ses dépenses se trouvent accrues par cette augmentation de gages; cet homme-là vous dira : Vous pouvez penser que je devrais payer mes ouvriers plus cher, mais à mon avis, mes profits et l'argent que j'ai en banque ne me permettent pas d'accepter votre verdict.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député me demande de lui indiquer qui mettra en vigueur la décision du conseil. Me permettra-t-il de lui répondre par une autre question? Nous avons un exemple de cela dans le cas des employées de la compagnie de téléphone Bell, à Toronto. On a fait une enquête, la grève cessa et les jeunes filles retournèrent à l'ouvrage. On interrogea les témoins. Qui appliqua le verdict et qui capitula? Personne ne fut obligé de mettre ce verdict à exécution, de même qu'on ne fut pas obligé de forcer la compagnie de téléphone Bell à rendre justice à ses employées. L'honorable député n'avouera-t-il pas que le sentiment public a forcé la compagnie à reprendre ses employés, à augmenter leurs salaires tout en diminuant le nombre des heures de travail?

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre me demande de lui dire qui a capitulé. Eh bien, cela semble être une capitulation de la compagnie Bell, d'une part, en faveur

des belles, de l'autre part. Le cas eût peut-être été différent si ces employés eussent été des hommes de la classe ouvrière. C'est plutôt la galanterie de la compagnie qui l'a engagée à céder.

L'hon. M. LEMIEUX : La force a capitulé devant la faiblesse.

M. COCKSHUTT : Voilà un cas—je suis prêt à l'admettre—dans lequel l'intervention pourrait peut-être rendre quelque service. Il peut arriver que cette intervention ait été volontaire. Je crois qu'il existe une différence entre une intervention volontaire et cette intervention forcée que le ministre nous propose par ce projet de loi. C'est une mesure bien complexe que mon honorable ami a déposée. Je ne puis le féliciter sur la concision de son projet de loi, car il couvre quatorze pages de texte serré et contient environ soixante-dix articles. Ceci a besoin de nous être expliqué, et c'est une autre raison qui démontre combien il serait sage de prendre le temps nécessaire pour étudier ce bill. Je ne crois pas qu'il existe au Canada cette nécessité qu'on rencontre dans d'autres pays à propos d'intervention. En général, nos citoyens obéissent aux lois et ce n'est que très rarement qu'il se produit des crises sérieuses. Maintenant on a l'intention d'appliquer cette loi à des classes importantes qui, évidemment, ne devaient pas être comprises dans les dispositions de ce bill, tel que préparé d'abord. Cette loi s'appliquerait aux employés des compagnies de chemins de fer et de transport, de télégraphe, de téléphone, enfin à beaucoup d'autres classes d'ouvriers. C'est aller bien loin ; ce projet de loi embrasse beaucoup plus que ce qu'il promettait d'abord. J'estime qu'il est nécessaire de procéder avec beaucoup de lenteur dans l'examen d'une loi de ce genre, parce qu'elle intervient dans les droits privés des citoyens. L'ouvrier a le droit particulier de demander un prix qu'il croit pouvoir obtenir ; d'autre part, le patron a le droit de refuser de payer à l'ouvrier plus que ce qu'il croit pouvoir lui accorder. Je ne puis voir comment l'honorable ministre pourra appliquer cette intervention avec quelque chance de succès. Le délai mentionné dans ce bill suffirait seul à tuer ce projet de loi, à mon sens. Vous formez votre conseil trente jours avant la demande que vous avez reçue. Combien longtemps l'état de choses dont on se plaint durera-t-il ? Le temps passe rapidement ; la situation des hommes est aiguë ; les patrons ne sont pas sur un lit de roses, mais le Gouvernement dit que trente jours peuvent s'écouler avant que le conseil de conciliation soit seulement formé. Il en est ainsi des 76 articles de ce projet de loi et de tout ce qui s'y rapporte et s'y rattache. J'estime qu'il faudrait au moins un mois pour étudier ce bill d'une façon convenable et approfondie, afin de saisir la portée de ces 76 dispositions.



J'ai ici des protestations sérieuses venant des télégraphistes à l'emploi des compagnies de chemins de fer. J'ai eu des entrevues avec nombre de préposés aux trains, à l'entretien des lignes, de même qu'avec plusieurs conducteurs qui m'ont dit : Ne permettez pas que ce projet de loi soit adopté. Pourquoi ces gens-là seraient-ils mentionnés spécialement comme étant plus disposés aux grèves, à demander l'intervention du Gouvernement que toute autre classe d'ouvriers? J'estime que les employés des chemins de fer du Canada composent l'une des meilleures, sinon la meilleure classe d'ouvriers dans ce pays. Qu'on relise l'histoire des chemins de fer canadiens depuis vingt-cinq ou trente ans. Combien de grèves sérieuse a-t-on comptées sur ces chemins de fer dont les voies mesurent tant de milles de longueur? Combien de suspensions d'exploitation a-t-on constatées malgré toutes les difficultés provenant de notre climat, malgré les embarras de toutes sortes que crée la nature du travail de ces employés ? Non, il n'y a pas eu en Canada de ces grèves qui nécessiteraient l'intervention du ministre du Travail entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. Je prétends que ces derniers ont montré qu'ils savaient se gouverner sagement par eux-mêmes ; ils restent unis et n'agissent pas à la légère. Toute l'histoire des chemins de fer du pays fait voir que la classe d'hommes engagés dans ces travaux est des meilleures et qu'à moins qu'ils n'aient une très bonne cause, les employés des chemins de fer ne se mettent pas en grève. En m'entendant parler ainsi, que l'honorable ministre ne croie pas que je sois en faveur des grèves et des suspensions des exploitation industrielles. J'ai moi-même, de grands intérêts dans le travail ; on ne saurait donc m'accuser de cette idée-là. J'espère que les grèves et les lockouts deviendront de plus en plus rares dans ce pays. Mais j'estime que l'intervention du ministre entre deux parties adverses qui croient avoir des griefs, est très dangereuse. Le fait seul que cette discussion ne peut se développer ici sans que des paroles très acerbes soient échangées, démontre la nature très délicate du sujet dont le ministre s'occupe. Quand les esprits sont surexcités, ainsi qu'il arrive généralement en temps de grève, il est bien difficile à un homme de se dresser entre deux parties adverses pour essayer de les séparer. Il est probable qu'il attrapperait des horions des deux parties en cause, ainsi qu'il arrive généralement à celui qui intervient dans une querelle où il n'est pas concerné. C'est, sur une plus petite échelle, et le même principe qui se rapporte à l'intervention entre les nations du monde. On ne peut intervenir dans une querelle entre des nations qu'en ayant à sa disposition un pouvoir tellement puissant qu'il lui serait facile de réduire à sa discrétion l'une ou les deux nations en conflit, ou sans compter sur une union de nations. Quand on intervient entre le capital et le travail, il faut

pouvoir compter sur quelqu'un qui soit capable de payer les ouvriers, d'une part, ou de fournir les fonds de l'autre part.

Il n'appartient pas au Gouvernement de se jeter dans ce différend et de dire aux intéressés : Vous devez payer ceci ou bien cela, sauf à répéter aux grévistes : Vous recevez un salaire assez élevé, ou bien vos gages ne sont pas assez élevés. Le citoyen a le droit inaliénable de vendre son travail en en retirant le plus grand avantage possible. C'est là un principe qu'on ne saurait nier. Maintenant, je ne veux pas déprécier les estimables qualités de l'honorable ministre du Travail.

L'hon. M. LEMIEUX : Je vous remercie.

M. COCKSHUTT : Vous méritez cela, monsieur. Je ne veux rien dire contre les excellentes qualités du ministre. Je tiens à faire observer qu'il n'est pas encore parfaitement au courant de toutes ces questions ; il n'y a pas très longtemps qu'il est à la tête du ministère du Travail, et voici que deux mois à peine s'écoulent depuis qu'il est devenu ministre et que déjà il a préparé une législation sur des problèmes qui ont préoccupé quelques-uns des législateurs les plus sages du monde. Je me tromperais grandemnt si, avec son expérience de deux ou trois mois, il pouvait comprendre parfaitement et régler les difficultés qui surgissent entre le capital et le travail. J'espère qu'il peut régler ces problèmes, mais j'estime que ceux-ci sont trop grands et trop sérieux pour que l'honorable ministre ait pu les résoudre dans un espace de temps aussi court.

Que le peuple connaisse cette discussion, et il comprendra quelque peu ce que signifient ce bill et certaines de ses dispositions. Que cette discussion soit connue des organisations ouvrières, qu'on leur donne le temps de se réunir. L'honorable ministre devra se rappeler que les ouvriers travaillent très fort dix heures par jour et ne peuvent se réunir que le soir pour discuter un projet de loi semblable. Ce bill contient 76 articles, et les organisations ouvrières n'auront pas fini d'étudier seulement le préambule du bill à leur première réunion. Les ouvriers devront s'enquérir de toutes parts pour savoir exactement jusqu'à quel point cette loi les atteindra. Je prétends qu'il n'est pas sage, qu'il n'est pas judicieux pour ce Parlement d'adopter une loi qui pourrait avoir des effets désastreux plutôt qu'avantageux. Il vaut mieux préparer lentement une législation que d'adopter une loi dont l'application pourrait nous causer des regrets. J'estime que s'il y a un projet de loi qui requiert une étude calme et sérieuse, c'est bien celui qui concerne les relations entre le capital et le travail. Il est des bornes qu'on ne peut franchir. Le règlement des difficutés qui peuvent surgir entre patrons et employés, est généralement laissé aux parties intéressées. Ce sont elles qui ont le droit de régler ces matières.

D'un côté, il y a l'ouvrier qui gagne sa vie à la sueur de son front, de l'autre, il y a le patron qui s'enferme dans son bureau cherchant à voir comment il pourra se procurer l'argent nécessaire à la paie de ses ouvriers. Tous deux ont de sérieux problèmes à résoudre, et je crains que des gens qui n'ont jamais été engagés dans la bataille du travail pour la vie ne puissent parfaitement apprécier ces difficultés.

Je demande à l'honorable ministre de prendre en considération la requête de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) dont j'approuve fortement l'attitude, qui est en tout semblable à la mienne. Je demande à l'honorable ministre de remettre l'étude de ce projet de loi à plus tard, lorsque nous aurons connu l'opinion des diverses organisations ouvrières. Je suis prêt à reconnaître que l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) possède beaucoup de renseignements sur les problèmes onvriers, mais je ne crois pas qu'il parle au nom de tous les ouvriers du Canada, car personne ne pourrait se vanter de pouvoir faire cela.

A mon avis, il y a diverses industries dont il faut tenir compte et sur lesquelles l'honorable ministre n'est pas complètement renseigné. S'il comprend parfaitement les exigences du travail, peut-être n'est-il pas aussi bien renseigné sur celles du capital. Je demande donc qu'on tienne compte d'un côté, du travail, et de l'autre, du capital, en se plaçant au point de vue du patron et à celui de l'ouvrier. Quand nous aurons étudié à fond ces problèmes, alors si l'on croit qu'il est sage d'étudier un projet de loi aussi sévère, il sera encore temps pour le ministre, après avoir rempli sa charge durant douze mois, de déposer et de faire adopter une loi comme celle qui est maintenant soumise à la Chambre. Il s'agit du règlement d'une question très difficile et très pénible. Je supplie l'honorable ministre, sérieusement, honnêtement et en ma qualité d'ami, de ne pas hâter l'adoption de ce bill, tant qu'il ne sera pas pleinement convaincu que cette loi sera de nature à atteindre la fin que nous avons tous en vue. Il est beaucoup plus dangereux d'insérer une loi semblable dans nos statuts que de ne pas légiférer tant que nous n'aurons pas trouvé le remède voulu. Si l'honorable ministre peut résoudre ces difficultés, le pays devra lui ériger la plus haute statue qui ait jamais été élevée au Canada, car il mériterait bien cela, et, pour ma part, je serai prêt à souscrire pour ce monument qu'on devrait lui ériger de son vivant. Nous lui érigerons un haut piédestal, s'il peut résoudre toutes les difficultés qui surgissent entre le capital et le travail. Mais je dis que les dispositions de ce bill vont peut-être plus loin et sont plus difficiles à résoudre qu'il n'a voulu l'admettre. Il sort des difficultés créées par la grève des houillères de Lethbridge.

Il a été inspiré par le règlement de ces difficultés. Mais il s'agissait d'une sitation tendue que nous regrettons tous. Nous avons vu le même fait se produire aux

Etats-Unis, il y a quelques années, avec la conséquence que l'Ontario et que les plus vieilles provinces ont été pour ainsi dire jetées dans la détresse. Nous connaissons les difficultés de ce temps-là, lorsqu'un grand nombre de familles ont presque failli mourir de froid par suite de la disette du combustible. Mais on ne peut commettre une grande injustice dans le but d'accomplir une petite réforme; or il s'agit aujourd'hui d'une bien petite réforme, si l'on tient compte des ouvriers de tout le pays qui n'ont que le produit de leur travail qu'ils vendent pour soutenir leurs familles. Je veux qu'ils vendent ce travail le plus haut prix possible. En dépit de ce qu'affirment le ministre du Travail ou ses collègues, les ouvriers ont le droit de travailler pour celui qui offre le plus haut prix. J'estime que tout ouvrier qui veut obtenir un salaire plus élevé a le droit inaliénable, en sa qualité de citoyen, de vendre son travail à des conditions aussi avantageuses que possible.

D'un autre côté, il faut admettre que l'employeur, qui doit trouver de quoi payer les salaires, a aussi le droit d'engager les ouvriers pour faire son ouvrage de la manière qu'il juge le plus conforme à ses propres intérêts.

J'ai tâché de signaler les difficultés que présente ce projet de loi. Le danger, c'est qu'il nous mène trop loin, c'est qu'il nous fait intervenir dans une querelle qu'il nous sera impossible de régler et à laquelle il aurait peut-être mieux valu que nous fussions restés complètement étrangers, de crainte de l'envenimer par notre intervention. En effet, l'expérience enseigne—et sa leçon s'applique tout aussi bien aux nations qu'aux individus—que quiconque se mêle d'un différend qui ne le regarde pas court grand risque de se faire montrer le poing par toutes les parties en cause. Quand même je ne regretterais pas beaucoup que le Gouvernement se heurtât à la fois contre le capital et le travail en cherchant à faire adopter ce projet de loi, je ne veux pas qu'il compromette les intérêts de ce pays, les intérêts des ouvriers et des capitalistes, en leur imposant cette intervention coercitive, ou, si vous voulez, cet arbitrage obligatoire, car il y a coercition, et il intervient où on ne lui demande pas d'intervenir. Si on lui demande d'intervenir et de régler un différend, qu'il le fasse s'il le peut, mais ici, on ne le lui demande pas et il se mêle de ce qui ne le regarde pas, il se place dans une situation dangereuse d'où il lui sera peut-être difficile de se tirer. On peut épouser la cause d'un homme, lui ordonner de se mettre à l'ouvrage, mais peut-on le faire travailler ? On peut conduire un cheval au bord de l'eau, mais peut-on le faire boire ? On peut ordonner à un capitaliste de payer à son employé un salaire plus élevé, mais on ne peut pas le lui faire payer. S'il consent à le payer, la banque peut le supporter, afin de lui permettre de payer ce salaire plus élevé, mais on ne peut le forcer de le payer. Voilà la situation et nous ne devrions pas oublier que de tous les pays du monde le nôtre est celui qui a le moins besoin de cette loi. Rien de plus délicat, de plus dangereux, de plus propre à compliquer l'avenir que de nous mêler, avant d'en être priés, de questions qui concernent le capital et le travail. Attendons plutôt qu'on nous en prie. Il pourrait se faire que nous intervinssions dans un différend qui n'aurait jamais dégénéré en grève, car souvent on entend parler de grèves prochaines ou de tentatives de grèves, mais de part et d'autre on réfléchit, les capitalistes se disent qu'il vaudrait peut-être mieux payer un peu plus cher et prévenir une grève, et les ouvriers, sachant que d'autres ouvriers comptent également sur les capitalistes pour gagner leur vie, se disent qu'ils feraient peut-être mieux d'accepter un salaire un peu moins élevé que celui qu'ils devraient toucher. C'est ainsi que se sont réglées ces sortes de difficultés dans mon comté, jusqu'à présent, et j'espère qu'elles se régleront ainsi à l'avenir. Je crois que si le Gouvernement intervenait lorsqu'une grève est imminente, il s'apercevrait, et cela, trop tard, qu'il a tout simplement compliqué la difficulté qu'il avait entrepris de régler.

M. LOGAN : Après avoir suivi attentivement le débat, je crois pouvoir dire que tous les membres de cette Chambre, à l'exception d'un seul, sont d'avis que nous devrions faire une loi pour prévenir les grèves. On les a condamnées comme des sources de malheur pour le pays et on a pensé qu'il fallait les prévenir. Or, il s'agit de savoir comment les prévenir. Tant que le capital et le travail existeront il y aura entre eux des différends. De là la question de savoir comment prévenir les grèves. Dans un excellent discours qu'il a prononcé sur la question du travail, l'honorable député de Toronto-nord a émis le principe que nous devons prévenir les grèves. Eh bien, monsieur l'Orateur, suivant moi, il n'y a que deux moyens d'y arriver. Le premier, c'est de citer les contestants à comparaître devant un tribunal qui rendra, au sujet de leurs différends, une décision à laquelle un ordre émis ensuite par la cour donnera force de loi. Je m'élève fortement contre ce procédé. Je ne crois pas qu'il faille priver l'ouvrier de son recours final et subordonner ses droits à un ordre de cour auquel il devra se soumettre. Je crois exprimer le sentiment des quatre-vingt-quinze centièmes des ouvriers du Canada en disant qu'ils ne veulent pas confier à un tribunal, si élevé qu'il soit, le soin de décider en dernier ressort les différends qui pourraient surgir entre le capital et le travail.

Le second moyen de régler les grèves, ce serait l'enquête conciliatoire et l'exposé des faits, au tribunal de l'opinion publique, tel que prévu dans le présent bill. N'y ayant que deux moyens et l'arbitrage obligatoire

étant hors de question, le principe de la conciliation doit être adopté. Certains députés ont prétendu que ce bill enlève à l'ouvrier son arme, le droit de se mettre en grève quand bon lui semblera. Il n'en est rien. Sans doute, il lui arrête la main pour quelques jours ou peut-être pour quelques semaines, mais il ne le prive pas de son droit de refuser de travailler quand bon lui semblera. Toutefois, quelques-uns ont oublié que les dispositions de ce bill mettent une nouvelle arme dans les mains de l'ouvrier en lui permettant de forcer son patron à soumettre ses livres à un tribunal impartial afin de faire déterminer combien il peut payer à titre de juste salaire. Grâce à cette arme, l'ouvrier consentira volontiers à laisser passer quelques jours ou quelques semaines s'il le faut, sans user de son droit de se mettre en grève.

Je n'ai pas le moindre doute que ce bill va prévenir les grèves, parce que si le patron sent qu'il a tort, il craindra surtout de laisser connaître au public qu'il entasse des richesses pendant que ses employés ne peuvent compter que sur un misérable salaire. Dans la grève des téléphonistes qui eut lieu dernièrement à Toronto, c'est l'opinion publique qui a forcé la compagnie Bell, comme elle forcera toute autre grande corporation, à payer à ses employés des salaires qui leur permissent de vivre convenablement.

Quand le bill a été présenté, j'étais porté à croire que les procédures nécessaires à la formation du tribunal d'arbitrage seraient incommodes et ennuyeuses et qu'il en résulterait beaucoup de retard, mais je dois dire, en justice pour l'honorable ministre du Travail, qu'un examen attentif du bill m'a fait voir que le retard ne serait pas aussi considérable que je l'avais pensé tout d'abord. L'article 8 dit qu'il ne devra pas falloir plus de trente jours pour former ce conseil. J'ai l'intention de demander que ce temps soit limité à quinze jours, lorsqu'il s'agira de ce point-là au comité. On dira peut-être que s'il se déclarait une grève sur la côte du Pacifique, par exemple, le ministre n'aurait pas assez de quinze jours pour former ce conseil de conciliation ; mais dans ce siècle du télégraphe, il me semble qu'il devrait suffire de quinze jours. Moins nous aurons de temps, mieux ce sera ; plus tôt nous pourrons mettre employeurs et employés en présence les uns des autres, mieux ce sera pour le public et pour tous les intéressés.

Quelques-uns ont aussi pensé que la mise en vigueur de cette loi coûterait fort cher aux ouvriers ; mais pour peu que l'on tienne compte de l'état de choses actuel, cette objection n'en est pas une. S'il se déclare aujourd'hui une grève sur un de nos grands réseaux de chemins de fer, les grévistes doivent envoyer leurs représentants s'aboucher avec l'administrateur général à Montréal, où ces messieurs sont obligés de demeurer des jours ou même des semaines durant, à grands frais. D'après ce bill, le conseil d'arbitrage siégera à proximité du centre de la région où le différend aura eu lieu, les faits seront exposés par des témoins assermentés, et les intéressés auront beaucoup moins de frais à payer que maintenant. Aujourd'hui, qu'il survienne un différend entre le capital et le travail, l'une ou l'autre des parties contestantes s'empresse de faire mettre ses prétentions sous les yeux du public par la presse. J'ai souvenance qu'un employeur important s'est plaint de ce qu'un journal lui avait pris $500 pour publier ses prétentions. Les ouvriers ne pouvant payer de telles sommes pour faire soumettre leur cause au public se trouvent dans une situation très désavantageuse. En outre, les grands chemins de fer du Canada ont pour ainsi dire un bureau de publicité. Ainsi, qu'il s'agisse d'une question concernant l'arrêt des steamers à Halifax ou à Saint-Jean, tous les journaux du Canada contiendront des dépêches où seront exposées les prétentions du Pacifique-Canadien.

M. W. F. MACLEAN : Ils ne publient pas ces nouvelles eux-mêmes, ils prétendent qu'ils les puisent à des sources étrangères.

M. LOGAN : Il en est ainsi au sujet des différends ouvriers. Les grands chemins de fer contrôlent les lignes télégraphiques et les moyens de communication qui leur permettent de faire connaître au public juste ce qu'il leur plaît. Parfois ils contrtôlent les principaux journaux du pays, et voilà comment l'action des ouvriers est entravée dès le début. Mais ce bill permet aux employés de soumettre leur cause à un tribunal, ce qui est tout aussi juste pour l'employé que pour le patron. Les employés peuvent faire examiner les livres des compagnies, ils peuvent faire attester sous serment tous les faits de la cause, puis le tribunal soumet tous ces faits au public qui les appréciera à leur juste valeur. A mon sens, un des plus grands avantages conférés par ce bill, c'est qu'il fait cesser l'habitude de s'adresser aux journaux et met tous les intéressés sur un pied d'égalité devant un tribunal qui est tenu d'être impartial à l'égard de tous. On a parlé de M. Harvey Hall, au cours du débat qui a eu lieu aujourd'hui. Ce que j'ai surtout à lui reprocher c'est d'avoir envoyé, le 19 janvier, une circulaire à tous les groupes d'ouvriers pour qui il comparaît aujourd'hui devant cette Chambre. Il a ajouté à cette circulaire un exemplaire du bill, ce qui prouve que les hommes de chemins de fer ont ce bill sous les yeux depuis un mois au moins. Dans cette circulaire, M. Hall dit aux employés que c'est la deuxième démarche que le Gouvernement tente pour imposer l'arbitrage obligatoire aux ouvriers de ce pays. Or, nous savons tous que l'arbitrage obligatoire leur produit à peu près le même effet que le rouge à un taureau Jersey. C'est cette partie-là de la circulaire que je condamne, elle tendait à prévenir les employés de chemins de fer contre le bill ; M. Hall ne

devrait pas oublier, et il n'a pas oublié non plus que la première de ces démarches, si démarches il y a, a obtenu son entière approbation et son entier concours, je veux parler de la loi de 1903 concernant les différends sur les chemins de fer. Ce bill-là n'était pas plus que ne l'est celui-ci une démarche dans le sens de l'arbitrage obligatoire. Le présent bill tend à nous donner autre chose que l'arbitrage obligatoire. S'il s'agissait d'arbitrage obligatoire je m'y opposerais parce que je ne crois pas à cet arbitrage. Mais je crois qu'en cas de différend entre le capital et le travail, les parties devraient être amenées devant un tribunal juste, honnête et compétent, pour y exposer à fond leurs prétentions, en s'appuyant entièrement sur la loi, et démontrer au public en général le bien fondé de leur cause. D'ailleurs, on peut être sûr que jamais les employés ni les patrons qui douteront de leur cause n'oseront se présenter à ce tribunal pour y dévoiler sous serment les secrets de leur industrie.

Le député d'Hamilton (M. Barker) a mentionné les représentants de Maisonneuve (M. Verville) et de Nanaïmo (M. Ralph Smith). Ceux-ci, a-t-il dit, ont commenté ce projet de loi avant de savoir qu'il s'appliquait aux chemins de fer. Je suis certain que l'honorable député d'Hamilton ne désire pas commettre d'injustice. Pourtant, le bill a été répandu dans tout le pays dès le 19 janvier et ce n'est que le 14 février, ou près de cinq semaines après que les représentants de Maisonneuve et de Nanaïmo ont pris la parole. Lorsqu'un homme de la trempe du député de Maisonneuve, qui a gagné sa vie à la sueur de son front, qui a fait son chemin parmi les associations ouvrières et qui est aujourd'hui le premier ministre du conseil du Travail au Canada, déclare qu'il approuve le principe du projet de loi, je m'incline devant son opinion qui fait autorité dans les questions ouvrières, comme je m'inclinerais devant l'opinion du député d'Hamilton sur un point de droit. Et quand le représentant de Nanaïmo déclare à son tour qu'il approuve le principe du bill, je ne saurais perdre de vue qu'il a été houilleur, qu'il est affilié aux sociétés et aux unions ouvrières depuis son jeune âge et qu'il était tout récemment le président du conseil des métiers et du travail du Canada. Quand je vois ces deux députés, les représentants attitrés de la puissante classe ouvrière du pays se donner la main, quand je les entends déclarer que ce projet de loi est éminemment avantageux pour elle, force m'est d'accepter leur opinion plus éclairée que la mienne et de dire qu'il y a une présomption en faveur du présent bill.

Cette Chambre n'a jamais été saisie d'un projet de loi qu'elle n'aurait pas pu modifier. Celui-ci devra subir des retouches. J'en ai mentionné une qui a trait au temps.

On devra aussi biffer les articles 62 et 63 relatifs à l'emploi des ouvriers affiliés ou non à une union ouvrière. Je n'ai aucun



doute que le bill devra recevoir d'autres modifications. Le ministre du Travail demande le concours de toute la députation afin de rendre le projet de loi aussi utile que possible à l'ensemble de la population canadienne. A entendre les députés de l'opposition, on croirait que nous sommes disposés à adopter le bill avec précipitation, fallût-il siéger jusqu'à l'aube. Le ministre nous demande seulement d'étudier les articles qui ne prêtent pas le flanc à la critique. Ensuite, il s'écoulera probablement plusieurs jours avant qu'il revienne en discussion. Nous pourrons l'étudier plus à fond, consulter nos commettants et d'autres personnes, en vue de découvrir d'autres modifications qui rendraient le projet de loi aussi acceptable qu'il peut l'être. Par conséquent, ayant foi au principe d'une enquête qui ouvrirait la porte à la conciliation, je me propose d'appuyer ce bill et de ne rien épargner pour le rendre aussi parfait que peut l'être un semblable projet de loi.

M. BOYCE : L'honorable député qui vient de reprendre son siège a clairement démontré qu'il est un ardent sectateur du ministre du Travail. Après s'être tenu coi toute la journée pendant l'examen du projet de loi, il vient de se faire l'écho des sentiments du ministre. Il a déclaré d'une manière hypothétique que, si le bill décrétait telle ou telle disposition et n'avait pas une certaine portée, il n'hésiterait pas à le combattre avec pompe et éclat.

La gauche a déjà entendu un pareil langage de la part de députés ministériels qui sont censés avoir épousé certaines doctrines. Elle a recueilli leurs déclarations lorsque ce même bill a été voté en deuxième lecture, mais elle connaît ce que vaut leur sincérité lorsqu'ils sont aux prises avec leur allégeance politique envers les puissants du jour. Je me demande si la Chambre n'est pas intriguée, pour le moins dire, par l'esprit versatile que manifeste le ministre du Travail à cette heure de la nuit. Il a parlé longuement, souvent et avec une certaine vigueur. Il nous a cajolés, il a plaidé et argumenté, il s'est montré insinuant. La dernière fois qu'il a pris la parole, il a même supplié la Chambre. Commençons l'étude du projet de loi, a-t-il dit, nous tiendrons compte de toutes vos demandes, ensuite.

Le ministre du Travail nous apprend qu'il a consulté les patrons et que tous sont satisfaits du projet de loi. Il ajoute que les journaux l'approuvent, qu'il a lui-même rencontré les représentants de plusieurs sociétés ouvrières qui, sauf une exception ou deux, se sont prononcées nettement en faveur du bill. Cependant, ce soir, à cette heure tardive, nous l'entendons dire qu'il n'exige pas que chaque article soit adopté, qu'il est prêt à se laisser convaincre et consentirait à modifier tous les articles qui seraient mis en discussion. Cela indique que ses opinions sont sujettes à des variations

subites et radicales et que, pour un motif qui est son secret, son but principal est de hâter l'adoption du projet le loi par la Chambre, tandis que nous, nous soutenons qu'il ne laisse pas à la population le temps d'étudier les dispositions du bill. Y attache-t-il plus ou moins d'importance qu'à la loi sur l'observance dominicale ? Ce bill, comme la loi sur l'observation du dimanche, apporte des changements radicaux aux rapports qui existent entre le capital et le travail. Or, lorsqu'il s'est agi de la loi dominicale, M. Fitzpatrick, alors ministre de la Justice, l'a renvoyée devant un comité qui a siégé de jour en jour pour entendre les représentations de toutes les classes et des différents intéressés. Pourquoi n'imiterions-nous pas cet exemple dans le présent cas ?

L'honorable ministre a jugé à propos de déverser le blâme sur M. Hall, et le député de Cumberland (M. Logan), fidèle aux attaches qui l'unissent à son chef, a emboîté le pas derrière lui et a trouvé beaucoup de reproches à adresser à M. Hall. Pourtant, ainsi que le député de Brantford (M. Cockshutt) l'a fait observer, notre ministre du Travail est inexpérimenté, et je dois dire qu'il ferait bien de suivre le conseil qu'il a si souvent répété dans son discours sur l'accommodement des différends ouvriers, à savoir, attendre, attendre et attendre encore. Il apprendrait bien des choses, s'il attendait et approchait son oreille du sol pour écouter ce qui passe tout autour de lui. Il sera peut-être entraîné par ce sous-ministre suréminent qui, dit-il, est la plus haute autorité du Canada dans les questions ouvrières. Cet enthousiaste personnage semble l'avoir engagé à prendre des mesures trop rigoureuses et à décréter des lois insuffisamment digérées.

Ce que je désire lui faire observer, c'est qu'en prêtant l'oreille au conseil de la gauche et en retardant l'adoption de son projet de loi, non seulement dans l'intérêt des employés des chemins de fer, mais pour le plus grand bien de toutes les classes, il ferait probablement des progrès plus rapides et rendrait certainement la loi qu'il propose plus utile.

J'ai parlé des reproches que le ministre a adressés à M. Hall et j'ai dit qu'il était encore trop novice pour pouvoir bien comprendre le caractère de M. Hall. On me permettra de citer ce que sir William Mulock disait de M. Hall. Si le ministre avait lu ce discours, il aurait peut-être modéré ses critiques. Parlant du bill relatif à l'accommodement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés, sir William Mulock, alors directeur général des Postes, disait (page 2640 v. f. des "Débats" de 1903) :

> J'ai eu plusieurs fois l'occasion de rencontrer un grand nombre de délégués de divers corps d'employés de chemins de fer et, entre autres, leur représentant devant la législature, M. J. H. Hall.

Ce monsieur occupe, je crois, une position éminente dans le monde du travail. Si je ne me trompe pas, il est le représentant législatif de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, de la Fraternité des chauffeurs de locomotives, et des associations appelées l'Ordre des conducteurs de chemins de fer, l'Ordre des employés des convois et l'Ordre des télégraphistes de chemins de fer. Il a pris part, avec moi, à toutes les négociations où se trouvaient présents des employés de chemins de fer.

L'honorable M. TARTE : Puis-je savoir où il demeure ?

Sir WILLIAM MULOCK : Son domicile est à Toronto. Il a été assez bon de convoquer une assemblée d'employés de chemins de fer et il m'a présenté la délégation, qui était nombreuse et composée d'hommes intéressés dans cette question. Je dois dire qu'en venant là j'étais non seulement disposé à entendre les avis des deux parties, mais que c'était là ce que je désirais le plus, et je possède maintenant les opinions de plusieurs têtes dirigeantes des chemins de fer au Canada au sujet de ce projet de loi.... J'ai donc rencontré, avec M. Hall, une délégation d'employés de chemins de fer. Nous avons discuté le sujet au long à diverses reprises, et je dois dire que je n'avais encore rencontré un groupe d'hommes aussi ardemment désireux de régler cette question du travail, que ceux qui m'ont aidé à établir les dispositions du présent bill.

Je me demande si le ministre du Travail (M. Lemieux) a consulté ceux dont sir William Mulock était bien aise de recevoir les avis.

L'hon. M. LEMIEOX : Je les ai rencontrés deux fois.

M. BOYCE : Le ministre (M. Lemieux) dit qu'il les a rencontrés deux fois. Je raconterai dans quelles circonstances. Après avoir déclaré à la Chambre qu'il a eu une entrevue avec M. Hall et que celui-ci avait approuvé le bill en son entier, le ministre a dû prendre la parole et avouer que le bill n'était pas imprimé à cette date. Quel nom donne-t-il à une pareille discussion ? S'il veut être sincère et marcher sur les brisées de son prédécesseur, homme de grand jugement dans ces questions épineuses, maintenant que le bill est imprimé, admettra-t-il qu'il serait raisonnable d'avoir un entretien avec ces hommes qui exercent tant d'influence et qui ont tellement facilité à l'ex-directeur général des Postes la préparation de l'ancienne loi ? A présent que le bill est imprimé, les rencontrera-t-il, repassera-t-il avec eux le projet de loi article par article et profitera-t-il d'un concours qui, selon moi, lui permettrait de soumettre un projet de loi plus utile.

L'hon. M. LEMIEUX : Je répondrai sur-le-champ, si l'honorable député y consent. Je rapporterai des paroles qu'il a prononcées lorsqu'il a rencontré le premier ministre et le ministre du Travail...

M. SAM. HUGHES : Quand ?

L'hon. M. LEMIEUX : Lundi dernier. M. Hall a déclaré que le projet de loi était très

acceptable, sauf une de ses dispositions. Or, retranchez cette disposition et vous tombez sous l'empire de la loi relative à l'accommodement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. Il considérait que ces associations devaient être soustraites à la loi qui s'applique à plusieurs personnes peu au courant des questions relatives aux syndicats ouvriers et qui, après avoir soumis leurs demandes aux patrons le matin, en exigeraient une réponse à midi. En ce qui concerne ces associations, il était d'avis que la loi sur l'accommodement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés était suffisante dans tous les cas. Il se plaçait sur ce terrain : Nous voulons être régis par l'autre loi et non par celle-ci qui convient à tous les autres, mais ne nous convient pas à nous. Je connais les sentiments de M. Hall. Il les a exprimés franchement et ouvertement.

J'ai prêté l'oreille à ses paroles et aux déclarations des représentants des autres syndicats ouvriers. Je sais qu'ils reconnaissent que le principe est excellent mais qu'ils ne veulent pas se soumettre à ses dispositions.

M. BOYCE : Et, si je ne me trompe pas, le premier ministre leur a répondu que le bill serait retiré s'il ne devait pas s'appliquer aux employés des chemins de fer. Si je fais erreur, j'espère que le premier ministre me reprendra. Dans le cas contraire, le ministre n'a pas sollicité ni obtenu beaucoup de conseils ni d'avis de ces délégués ouvriers.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai rencontré les délégués des unions d'employés de chemins de fer qui étaient conduits par M. Hall. Une autre fois, j'ai eu une entrevue avec les mêmes représentants, ayant M. Hall à leur tête, dans le cabinet du premier ministre. Ils ne voulaient pas discuter les articles du projet de loi. Ils refusaient de se soumettre à ses dispositions. Le bill, disaient-ils, convenait aux autres associations, mais ne valait rien pour eux.

M. BOYCE : Le ministre l'a dit, voilà le fond de toute l'affaire. Je désire appeler son attention sur une assertion erronée qu'il a faite dans le troisième ou quatrième discours qu'il a prononcé pour expliquer ce projet de loi. J'ai voulu l'interrompre mais il ne semblait pas disposé à souffrir les interruptions. Je ne l'en blâme pas. Voici l'assertion, fausse ou erronée, selon moi, qu'il a faite et que le premier ministre a répétée. La loi relative aux différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés, a-t-il dit, ne s'applique pas avant qu'une grève soit déclarée. Le très honorable premier ministre, lui-même, a déclaré que ce projet de loi va plus loin que la loi actuelle. Or, cela est une erreur. L'article 3 de la loi dispose que le ministre peut intervenir chaque fois qu'il existe un différend entre des patrons et des employés de chemins de fer et " qu'il en a résulté ou qu'il en peut résulter une grève ou un lockout." Cela contredit l'assertion que le ministre a faite devant la Chambre et milite fortement en faveur de l'attitude que prennent aujourd'hui les employés de chemins de fer. Car, s'il existe une loi qui, au dire du ministre—il se rappellera ses propres paroles, j'en suis sûr—contribue efficacement à l'accommodement des différends entre patrons et ouvriers, pourquoi nous embarasser des dispositions confuses et compliquées du présent bill ?

M. LANCASTER : Qui s'appliqueraient à eux, n'est-ce pas ?

M. BOYCE : Exactement. L'honorable député (M. Lancaster) demande par quelle loi seront régis les employés des chemins de fer ? Seront-ils soumis aux dispositions du projet de loi dont le ministre a saisi le comité ou par les prescriptions de la loi qui concerne directement l'accommodement de leurs différends? Je serais curieux de connaître l'opinion du ministre sur ce sujet. Je lui rappellerai ses paroles que je trouve à la page 3075 de l'édition non revisée des " Débats " :

> Il y eut ensuite la loi destinée à faciliter l'accommodement des différends entre les chemins de fer et leurs employés. Tout le monde conviendra qu'à la faveur de l'enquête obligatoire elle a prévenu toute grève dans le monde des chemins de fer.

Ainsi, cette loi dont les employés de chemins de fer se déclarent satisfaits a été, de l'aveu du ministre, le moyen d'empêcher des grèves que ce bill compliqué, plus vague et d'une utilité plus contestable a pour but de prévenir.

D'autres désirent peut-être exprimer leur opinion avant l'adoption du présent projet de loi. Il y en a qui dans ce pays, où les communications sont difficiles, ont eu peu de temps pour en étudier et en maîtriser les prescriptions. Il faut aussi ne pas perdre de vue que le bill portait un titre trompeur lorsqu'il fut distribué. Il était intitulé : acte ayant pour objet d'aider à prévenir et à régler cette grève et les lockouts dans les houillères. Qu'ont pu penser les associations d'employés des chemins de fer en voyant cette mention inexacte ? Elles ont pu se dire : Nous n'avons rien à voir dans les houillères ; ce bill ne s'applique pas aux voies ferrées, il n'a trait qu'aux règlements des grèves de houilleurs. Le ministre du Travail n'a pas oublié que ce n'est que ces jours derniers qu'il a modifié le titre du projet de loi et rendu celui-ci applicable aux services publics. Il devrait faire la part de ces circonstances et tenir compte de la situation des intéressés. Son unique désir, dit-il, est de veiller au bien public en tout et partout. Réalise-t-il ce désir en précipitant l'adoption de dispositions législatives si importantes pour les grands intérêts qui sont en jeu ?

Un mot maintenant de l'objet du bill, selon les déclarations du ministre du Travail et du député de Cumberland. Au dire du ministre, le but du projet de loi est d'obtenir, lorsqu'un différend surgit, un sursis qui permette au ministère du Travail d'entrer en scène à la demande de l'une ou l'autre des parties belligérantes et de suspendre les hostilités. D'après le député de Cumberland le bill tend à arrêter le bras menaçant de l'ouvrier. Je n'examinerai pas les avantages ni les inconvénients des grèves. Nous refusons tous à l'ouvrier le droit d'affirmer son indépendance en refusant de travailler dans des conditions qui lui paraissent onéreuses. Comment l'honorable député le privera-t-il de l'exercice de ce droit ? Il dit que le ministre arrêtera le bras menaçant de l'ouvrier. Que le ministre n'oublie pas qu'il pourrait par là paralyser l'effort de ce bras. Ce projet de loi pourrait priver l'ouvrier de l'arme dont il a le droit de se servir contre son patron dans des bornes légitimes. C'est une loi de temporisation, a dit le ministre ; elle décrète que les parties en présence devront attendre avant d'ouvrir les hostilités. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le bill pour s'en convaincre. C'est le projet de loi le plus temporiseur que je connaisse. Si l'on considère le temps qu'il faudra pour réunir le conseil et pour en obtenir une décision, on sera étonné des entraves dont il charge le bras de l'ouvrier.

Examinons les délais que prescrit le projet de loi. Il doit d'abord exister un différend entre le patron et les employés. Ensuite les deux parties doivent décider si ce différend est tel qu'il y a lieu de demander la nomination d'un conseil de conciliation. Si elles n'adressent pas de demande, la loi ne peut pas s'appliquer dans leur cas. Cependant, le ministre les convie à lui soumettre leur différend, si c'est leur bon plaisir. Après qu'elles ont demandé l'application de la loi, elles doivent passer par un dédale de procédures d'où plusieurs avocats auraient peine à sortir, j'imagine. Elles doivent faire une demande régulière conforme à toutes les formalités prescrites par les articles 15 et 16. Cette demande doit être transmise par lettre recommandée au directeur des enquêtes. Si le différend existe à Vancouver, cela nécessite cinq jours. Ainsi, dans des circonstances ordinaires, il s'écoulerait un délai de vingt jours. Lorsque la crise est rendue au point où les parties jugent à propos d'avoir recours à la loi, il faut recueillir les renseignements qui serviront de base à la demande, les exposer, les attester sous serment, les transmettre au directeur des enquêtes. Du moment où la demande parvient à celui-ci, à Ottawa, date l'application de la loi. Ensuite, il y a trente jours de complète accalmie, trente jours d'attente.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous pouvons abréger le délai.

M. BOYCE : Lorsque le ministre a fixé un délai de trente jours il a prouvé, de deux choses, l'une : ou qu'il ne comprenait pas l'importance d'une prompte intervention, ou qu'il espérait remporter un avantage d'un côté ou de l'autre en éternisant un différend entre patron et employés. Je me demande quelle partie se fatiguerait plus vite de ces atermoiements.

Que se passe-t-il lorsque les trente jours sont écoulés ? Il y a déjà cinquante jours que le différend existe. J'admets que les travaux doivent se poursuivre, comme le dit le ministre. Mais, qu'on se représente l'état de choses qui doit régner dans une houillère ou sur un chemin de fer. Depuis cinquante jours, le patron et les employés sont à couteaux tirés pendant que leur litige traîne devant le tribunal. Cette situation est-elle de nature à plaire au public dont les intérêts sont en jeu ? S'il s'agit d'une houillère, au commencement de l'hiver, le prix du combustible baissera-t-il lorsqu'on saura qu'une grande grève est imminente, que le différend dure depuis cinquante jours, qu'on l'a soumis à un tribunal qui doit le trancher mais qui n'est pas autorisé à le régler d'une manière efficace.

M. MILLER : Comment arrivez-vous à cinquante jours ?

M. BOYCE : Si le différend se déclare sur le littoral du Pacifique, j'estime qu'il s'écoulera vingt jours avant que les deux parties décident qu'elles sont incapables de le régler entre elles et avant que l'une d'elles retienne les services d'un avocat afin de libeller la déclaration, et cinq jours avant la réception de celle-ci à Ottawa. Puis, il y a trente jours de complète inaction d'après l'article 6. Lorsque ce délai de cinquante jours est expiré, chaque partie est requise de désigner un membre du conseil. Nouveau délai de cinq jours.

L'échange de la correspondance avec le littoral occupera dix jours. Cela fait soixante-cinq jours. Si l'une ou l'autre des parties manque ou néglige de faire une présentation, le ministre choisit une personne aussitôt qu'il lui convient. Chacun des deux membres du conseil est rétribué pendant trois jours pour choisir le troisième, de sorte que, dans le cours ordinaire des événements, ils ne le nommeront pas avant le troisième jour. Si les membres choisis négligent de faire une présentation dans ce délai, c'est encore le ministre qui doit choisir le troisième aussitôt qu'il lui convient. Il est étrange de voir avec quelle facilité ces membres de phrase " aussitôt qu'il lui convient," " aussitôt que possible ", se glissent dans le projet de loi au moment critique. Ce ne sont que des " aussitôt qu'il convient " au ministre et des " aussitôt que le ministre le pourra ". Puis, le secrétaire doit notifier aux parties les noms des membres du conseil. Nouveau délai de dix jours. Soixante-quinze jours se sont écoulés, cependant nul témoin n'a été interrogé et la commission n'a encore rien fait d'utile. Lorsque le conseil est constitué et que les avis sont don-

nés, le secrétaire transmet au département la demande adressée par l'une ou l'autre partie au différend. D'après mes calculs, il pourra s'écouler soixante-quinze jours avant que le secrétaire transmette au département la demande de soumettre le différend à un conseil de conciliation. Naturellement, il faut envoyer des avis des séances du conseil. Ensuite, celui-ci doit entreprendre d'effectuer un règlement (article 23) et le ministre peut fixer la date des réunions du conseil (article 74). Quant à celui-ci, il peut assigner des témoins dans tout l'univers.

Je n'ai pas le dessein de critiquer le projet de loi article par article. On peut avoir des motifs de déposer un bill appliquant une théorie d'inaction complète afin d'empêcher les grèves entre les patrons et les employés. Le ministre s'est peut-être aperçu qu'il est préférable de ne pas intervenir dans ces différends avec l'espoir qu'ils se règleront d'eux-mêmes. Je connais des grèves qui se sont réglées sans intervention étrangère. Puisque le ministre parle de la fin de la grève des demoiselles du téléphone et s'attribue et attribue à son sous-ministre et à son département beaucoup de mérite de ce chef, un moment de réflexion nous convaincra que, dans ce cas et sans l'intervention de la loi, il a obtenu le résultat convoité par la même procédure qu'il veut établir, mais en la menant beaucoup plus rondement. Lorsqu'un différend s'est déclaré entre la compagnie Bell et ses employées, il a mandé à son sous-ministre, l'homme le plus expérimenté du Canada, de tenir une enquête. Cependant, l'administrateur de la compagnie Bell à Toronto lui a déclaré que, si le département du Travail avait offert ses services plus tôt, ils auraient pu être de quelque utilité. Néanmoins, le ministre fit nommer une commission d'enquête. Celle-ci siégea et réussit à renouer les relations entre la compagnie et les demoiselles du téléphone. Le ministre viendra nous dire que ce résultat doit être attribué aux démarches du sous-ministre. C'est possible, mais ce que je désire lui faire comprendre c'est que, s'il a pu intervenir utilement à la faveur des lois existantes lorsque l'occasion s'est présentée, son projet de loi est inutile.

Il est des grèves que le département n'a pas réglées. Une grève importante a éclaté il y a trois ans au Sault Sainte-Marie, et il y a eu effusion de sang. Le sous-ministre du Travail ne s'y est pas rendu. Des chevaux sauvages n'auraient pas pu, je suppose, le conduire à quelques cents milles de là. Mais la troupe s'est rendue sur les lieux et la municipalité du Sault Sainte-Marie, qui n'est pas très fortunée, est poursuivie en recouvrement des frais causés par la venue des soldats appelés pour réprimer les désordres. Le mois suivant, la " Gazette du Travail " n'a pas soufflé mot de cette grève ; elle s'est borné à dire que la



situation ouvrière était vraiment très satisfaisante dans l'Ontario.

A Buckingham, une grève s'est déclarée et le sang a coulé. Pourquoi le sous-ministre ne s'y est-il pas rendu ? Une autre grève a éclaté à Valleyfield. Dans ces cas-là, le sous-ministre ne se montre pas ; peut-être parce que la situation est trop tendue. Mais, quand les demoiselles du téléphone, à Toronto, ont des différends avec leurs patrons, le sous-ministre, si versé dans les questions ouvrières, accourt, doux, souriant et bénin. Pendant huit ou dix jours, il hante les couloirs de l'hôtel King-Edward, puis il fait savoir au ministre qu'il a apaisé tous les différends entre ces demoiselles et les patrons. Le ministre fait son apparition dans cette Chambre et parle d'abondance des grands éloges que mérite son département, qui a réglé cette grève.

Ai-je besoin de mentionner la grève de Lethbridge ? Nous savons combien de temps il a fallu pour en effectuer le règlement. Comparez le nombre de différends qui ont été apaisés, chaque année à compter de 1901, grâce à l'intervention du ministre du Travail, à la totalité des grèves qui se sont déclarées, et vous ne trouverez pas que ce ministère est un facteur très utile dans l'accommodement des difficultés ouvrières.

Le pouvoir de conciliation du ministère du Travail paraît décliner. En 1901, sur 104 grèves, il en a réglé cinq, et, en 1902, trois sur 138. Il n'y a pas lieu de s'étonner que le ministre du Travail sente le besoin d'une loi qui indique qu'il comprend la nécessité de trancher le problème ouvrier. Je n'ai pas mission de combattre les mesures qui tendent à supprimer les résultats lamentables qu'entraînent les conflits entre le capital et le travail. Nous sommes tous animés du désir d'adopter les lois les plus utiles à cette fin, mais je déclare sincèrement au ministre que la proposition que nous lui faisons est excellente, et qu'il devrait entendre les représentations des ouvriers avant d'aller plus loin. Je n'ai pas la présomption de lui donner des conseils, mais j'affirme sincèrement que son projet de loi ne peut fixer les rapports qui doivent exister entre les patrons et les employés, ni résoudre les problèmes qui s'imposent à notre examen.

Que le ministre prête l'oreille aux deux parties intéressés avant de demander au comité de poursuivre ses délibérations.

M. ARMSTRONG : En présence des commentaires du député de Cumberland (M. Logan) et du représentant de Cap-Breton (M. Johnson), ce n'est que rendre justice à M. Harvey Hall que de consigner dans le compte rendu des Débats la lettre qu'il a adressée aux associations ouvrières qu'il représente.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. ARMSTRONG : Dois-je comprendre qu'on permettra à des députés ministériels

de citer des extraits de cette lettre et qu'on me refusera le privilège de lire la lettre elle-même ?

Le PRESIDENT (M. Campbell) : Si je comprends bien, c'est la lettre d'une personne du dehors portant sur des déclarations faites par des membres de cette Chambre.

M. ARMSTRONG : Ce n'est rien de semblable.

L'hon. M. FOSTER : D'ailleurs, le ministre du Travail, lui-même, a cité un extrait de cette lettre.

M. ARMSTRONG : La lettre adressée par M. Hall aux associations qu'il représente est ainsi conçue :

Hôtel " Grand-Union ",
Ottawa, 19 janvier 1907.

A tous les membres de l'Ordre des conducteurs de chemins de fer, de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, de la Fraternité des employés des convois de chemins de fer et de l'Ordre des télégraphistes de chemins de fer:

Vous voudrez bien trouver ci-inclus un exemplaire du bill (n° 36) ayant pour objet d'aider à prévenir et à régler les grèves et les lockouts dans les houillères et les entreprises d'utilité publique. A l'origine, ce projet de loi a été déposé pour prévenir les différends dans les houillères, mais il fut ensuite modifié afin de l'appliquer, entre autres, aux chemins de fer et il concerne nos associations, cela va de soi. Le projet de loi pourrait nuire sérieusement au fonctionnement de notre organisation; c'est le deuxième pas du présent gouvernement dans la voie qui mène à l'arbitrage obligatoire. Ainsi que vous le constaterez en lisant le bill, il rend une enquête obligatoire avant qu'une grève puisse être déclarée. En vertu de ses dispositions, il faut entamer des négociations comme à l'heure qu'il est, puis demander au ministre l'institution d'un comité d'enquête qu'il doit établir dans un délai de 30 jours (article 6). Ensuite, il peut encore s'écouler une quinzaine peut-être avant que le conseil se mette à l'œuvre. L'enquête peut durer un temps quelconque, de sorte qu'il peut s'écouler deux à trois mois entre la demande d'une enquête et le rapport du conseil. Tout cela augmente les dépenses et donne au patron le temps de se prémunir contre toute démarche que l'association pourrait tenter. Pourtant, vous n'avez aucun avantage à moins que la décision vous soit favorable et, dans ce cas-là, vous ne pouvez compter sur l'opinion, parce que vous devez déclarer une grève pour obtenir ce que vous demandez à moins que les compagnies consentent à vous l'accorder. J'appelle votre attention sur les paragraphes (f) et (g) de l'article d'interprétation, et sur l'article 6, les alinéas 2, 3 et 4 de l'article 8, les articles 11 et 15, y compris le paragraphe (b) de ce dernier, 18 et 19. Etudiez d'une manière spéciale l'article 21. Remarquez les articles 26, 41, 43, 57, 58, 59, 60, 61, 62 et 63, mais étudiez à fond tout le bill, afin d'être en état de vous prononcer d'une façon intelligente. Je n'épargne rien afin d'obtenir qu'il soit réservé jusqu'à ce que j'obtienne votre réponse. J'ai aussi écrit au ministre du Travail pour lui démontrer que les annales des associations d'employés de chemins de fer établissent qu'on n'aurait jamais dû les soumettre aux dispositions d'une loi semblable. Si vous désapprouvez ce projet de loi, vous devrez vous adresser au représentant de votre district et vous servir de votre influence afin d'obtenir qu'on ne l'applique pas aux associations des employés de chemins de fer. Selon moi, les principaux inconvénients du projet de loi sont les délais obligatoires et l'augmentation des dépenses sans aucun avantage qui les compensent. Je crois que vous devriez l'étudier à ce point de vue et sous le rapport de la contrainte qu'il impose. Quoi que vous fassiez, ne perdez pas de temps, car il importe que j'obtienne de vous une réponse dans le plus bref délai. J'ai un peu tardé à adresser des circulaires, mais la faute en est au retard apporté à l'impression du bill.

Fraternellement à vous,
J. HARVEY HALL,
Agent parlementaire.

A mes yeux, c'est une lettre impartiale signalant aux différentes associations dans tout le Canada certains articles du projet de loi qui les concernent directement.

Je dois dire que le représentant de Cap-Breton a gratuitement et ouvertement insulté les membres des associations d'employés de chemins de fer lorsqu'il a déclaré qu'ils n'ont pas assez d'intelligence pour saisir le sens des dispositions de ce projet de loi. Il n'oserait pas faire cette assertion devant une assemblée publique. J'ai la ferme confiance qu'avant la clôture de nos délibérations, il aura le courage de rétracter ses paroles.

C'est le 7 février courant que M. Hall et les représentants des sociétés d'employés de chemins de fer rencontrèrent pour la première fois le ministre du Travail. Au cours de cette entrevue, ils désapprouvèrent énergiquement le projet de loi et ils représentaient 27,000 ouvriers répandus dans tout le Canada ! Je sais que le ministre a reçu de plusieurs endroits, de l'est et de l'ouest, assez de renseignements pour le convaincre que sa proposition n'est pas avantageuse pour les employés des chemins de fer canadiens, et je sens qu'il ne peut pas compter sur eux.

Dans ses commentaires sur la déclaration contenue dans la lettre de M. Hall au sujet de l'arbitrage obligatoire, le député de Cumberland (M. Logan) a parlé du bill dont la Chambre a été saisie en 1903. S'il se réfère à celui de 1902, il constatera que c'est au sujet de celui-ci que M. Hall a désapprouvé l'arbitrage obligatoire. M. Hall et les associations qu'il représente ont accepté le projet de loi de 1903. Et de ce moment jusqu'aujourd'hui il n'y a pas eu une seule grève sur les chemins de fer du Canada. Aussi, en ce qui les concerne, cette loi répond-elle à tous les besoins.

Sir WILFRID LAURIER : A minuit moins un quart, je serais d'avis que la séance soit levée et je propose, comme amendement à la motion, que le comité suspende ses travaux, rende compte de ses

délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

A la demande de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à minuit moins vingt minutes.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 20 février 1907.

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

### QUESTIONS.

L'IMPOSITION DES TERRES DU PACIFIQUE-CANADIEN.

M. LAKE (par M. Taylor) demande :

1. A-t-il été interjeté appel, devant le comité judiciaire du conseil privé, des décisions de la cour suprême dans les causes suivantes: " Municipalité rurale de North-Cypress contre le chemin de fer du Pacifique-Canadien "; "Municipalité rurale d'Argyle contre le chemin de fer du Pacifique-Canadien "; et " Chemin de fer du Pacifique-Canadien contre le district scolaire de Springdale n° 23, Territoires du Nord-Ouest " ?

2. Si appel n'a pas été interjeté, quelle en est la raison ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Le ministère a donné des instructions aux avocats du Gouvernement, à Londres, de demander au comité judiciaire du conseil privé un droit spécial d'appel. La pétition a été dressée et mise en ordre et la demande doit être faite au cours de la présente session du tribunal. Nous attendons de jour en jour des nouvelles du résultat.

L'IMPOSITION DES TERRES DE LA COMPAGNIE DE LA VALLEE DE LA SASKATCHEWAN.

M. LAKE (par M. Taylor) demande :

1. Quelle partie des 250,000 acres de terre compris dans sa convention avec le Gouvernement la compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan a-t-elle actuellement le droit d'acheter à un dollar l'acre?

2. A-t-elle choisi toutes les terres qu'elle est en droit d'acheter, et des titres ont-ils été émis pour ces terres ?

3. Le Gouvernement a-t-il reçu des plaintes portant que la compagnie refusait de payer les taxes pour lesquelles elle n'a pas encore obtenu de titres? Dans l'affirmative, prendra-t-il des mesures pour faire émettre les titres tout de suite ?

4. Quel montant le Gouvernement a-t-il reçu de la compagnie en argent et en scrip à compter de cette transaction jusqu'à date?

L'hon. M. OLIVER :

1. Cent cinquante mille acres.

2. Elle a choisi toutes les terres qu'elle a le droit d'acheter et les titres à 142,802.75 acres ont été émis.

Sir WILFRID LAURIER.

3. Rien n'y paraît aux archives.

4. En espèces, $58,000 ; en scrip, $142,-238.97.

LE CABOTAGE CANADIEN.

M. FOSTER (par M. Taylor) demande :

Quels pays jouissent actuellement du privilège de faire le cabotage au Canada, et à quelle date chacun de ces pays a-t-il été admis à jouir de ce privilège par décret ?

L'hon. M. PATERSON : L'Italie, par décret en date du 13 octobre 1873 ; l'Allemagne, par décret en date du 14 mai, 1874 ; la Hollande, par décret en date du 5 novembre 1874 ; la Suède et la Norvège, par décret en date du 5 novembre 1874 ; l'Autriche-Hongrie, par décret en date du 1er juin 1876 ; le Danemark, par décret en date du 25 janvier 1877; la Belgique, par décret du 13 septembre 1879 ; la République-Argentine, par décret en date du 10 mai 1881.

STATION D'EXPERIMENTATION DE BOWMANVILLE.

M. WARD demande :

1. Quand la station de basse-cour a-t-elle été établie à Bowmanville ?

2. Quel a été le coût des bâtiments, du matériel, etc.?

3. Quelles ont été les recettes et dépenses annuelles de cette station depuis son établissement ?

4. Comment a-t-on disposé des bâtiments, de l'installation et du matériel ?

L'hon. M. FISHER :

1. Dans l'automne de 1902.

2. $1,144.18.

3.

| Exercice fiscal. | Dépenses. | Recettes. |
|---|---|---|
| 1902-1903 | $1,420 23 | $327 84 |
| 1903-1904 | 1,184 13 | 282 71 |
| 1904-1905 | 1,242 76 | 416 51 |
| 1905-1906 | 1,236 05 | 426 89 |
| 1906-1907 | 388 83 | 52 42 |

4. Les bâtiments, l'installation et l'outillage sont encore en la possession du Gouvernement. La personne qui a pris la terre à ferme a actuellement le privilège de s'en servir.

M. ARTHUR SHEPHARD, AGENT D'IMMIGRATION.

M. STAPLES demande :

1. M. Arthur Shephard, du village de Rothwell (Manitoba), était-il au service du gouvernement en 1904, 1905, et 1906 ? Dans l'affirmative, en quelle qualité ?

2. Quels montants a-t-il reçus comme honoraires pour ses services ?

3. A-t-il adressé quelque rapport sur ces services ? Dans l'affirmative, quelle est la nature de ce rapport et quand a-t-il été fait?

L'hon. M. OLIVER :

1. M. Shephard a fait un voyage en Angleterre en 1905.

2. Il a demandé du service à l'immigration et sollicité de l'emploi du Gouvernement.

Il lui fut répondu que sa demande ne pouvait être acceptée, mais qu'il recevrait $2 par immigrant qu'il amènerait au pays ;

3. Il fit rapport au ministère, à son retour, prétendant avoir amené 200 immigrants, mais comme sa preuve n'était pas concluante, les deux parties firent un compromis pour la somme de $225.

LES JUGES A LA RETRAITE QUI PRATIQUENT LE DROIT.

M. DELISLE demande :

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que certains juges en retraite et recevant comme tels une pension annuelle ont ouvert des bureaux d'avocats et se sont remis à l'exercice de la profession légale?

2. Les juges en retraite et retirant une pension de ce Gouvernement ont-ils le droit de pratiquer comme avocats ?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre action en la matière?

L'hon. M. AYLESWORTH : Le Gouvernement n'a reçu aucun avis à cet effet. La question relève du procureur général des provinces, qui est chargé de l'administration de la justice, ou des divers barreaux qui réglementent la pratique du droit dans les diverses provinces ; cette question soulève un point de loi sur lequel le Gouvernement n'est pas en mesure d'exprimer une opinion.

LES SERVICES DE JOHN MALLEY.

M. STAPLES demande :

1. M. John Malley, du village de Morris (Manitoba), a-t-il été employé par le Gouvernement ? Dans l'affirmative, en quelle qualité?

2. Pendant combien de temps a-t-il été employé ?

3. Quel est le salaire ?

4. Est-il actuellement au service du Gouvernement ? Dans l'affirmative, quel salaire reçoit-il ?

5. Quel montant total lui a été payé en 1904, 1905 et 1906, inclusivement ?

L'hon. M. OLIVER : Le ministère de l'Intérieur ni le département des Affaires indiennes n'emploient une personne de ce nom.

LA DEFENSE DE LA STATION NAVALE D'ESQUIMAULT.

M. RALPH SMITH demande :

1. La défense d'Esquimault est-elle actuellement sous le contrôle du gouvernement fédéral ?

2. Dans l'affirmative, de quels corps est composée la garnison canadienne ?

3. De quel corps était composée la garnison sous le régime impérial ?

4. Le département se propose-t-il d'établir des écoles d'instruction pour l'artillerie et l'infanterie ?

5. Le departement se propose-t-il de maintenir la station d'Esquimault sur un excellent pied ?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. Oui.

2. Une compagnie d'artillerie de garnison royale canadienne ; une compagnie du génie royal canadien ; des détachements du corps permanent d'intendance militaire canadien et du service permanent d'ambulance, des munitions et des magasins.

3. Une compagnie d'artillerie royale ; une demi-compagnie d'artillerie de forteresse et une compagnie de mineurs sous-marins, d'ingénieurs royaux, des détachements du corps permanent d'intendance militaire et du service royal des chirurgiens et des munitions et des magasins.

4. Oui. Le plus tôt possible.

5. Le Gouvernement a l'intention de maintenir la station d'Esquimault sur le pied d'efficacité convenu avec les autorités impériales.

VENTE DES TERRES INDIENNES D'ALGOMA.

M. BOYCE demande :

1. Des ventes de terres ont-elles été faites dans les townships de Fisher, Haviland et Tilley, district d'Algoma, par le département des Affaires indiennes à condition que les acquéreurs fassent des améliorations et remplissent des obligations autres que celles exigées ordinairement des colons ?

2. Dans l'affirmative, à qui ces ventes ont-elles été faites, respectivement, à quels prix et à quelles conditions quant aux améliorations et obligations ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Oui.

2. Nous avons vendu, le 21 novembre 1900, à MM. W. F. Wilson, de Berlin (Ont.), et D. Anson Reesor et A. Philp, de Brandon (Man.), 27,326.50 acres de terres, impropres à la culture, dans les townships de Fisher, Haviland et Tilley. Une évaluation a été faite, et la vente a été effectuée en vertu de la clause 6 des règlements des terres du département des Affaires indiennes, sans droits de colon, réservant les droits miniers et sujette, comme condition, à la construction d'une scierie portative.

LES DRAGAGES DANS LA RIVIERE SAINTE-MARIE.

M. BOYCE demande :

1. Quelles soumissions pour le dragage de la rivière Sainte-Marie ont été demandées cette année par le département des Travaux publics?

2. Des travaux ont-ils été adjugés autrement que par voie de soumission ? Dans l'affirmative, quels sont ces travaux, dans quelles circonstances ont-ils été adjugés, et à quels prix?

3. Quand ont été publiés les avis de soumissions, et dans quels journaux ?

4. Quelle quantité de dragage devait être adjugée ?

5. Quels ont été les soumissionnaires heureux et quels ont été les prix stipulés dans les soumissions ?

6. Les contrats ont-ils été signés avec les soumissionnaires heureux ? Dans l'affirmative, pour quelle quantité de travaux ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Le ministère a demandé deux fois des

soumissions pour le dragage au Sault Sainte-Marie.

2. Non.

3. Les avis de soumissions ont été publiés le 22 mai et le 28 décembre 1906, dans les journaux suivants : L' " Express " de Sault Sainte-Marie, Le " Star ", de Sault Sainte-Marie, Le " Telegram ", de Bruce Mines, Le " Spectator ", de Copper Cliff, Le " Courier ", de Gore Bay, Le " Manitoulin Reformer ", de Little Current, Le " Manitoulin Expositor ", de Thessalon, L' " Advocate ", de Port Arthur, Le " Chronicle ", de Port Arthur, Le " Herald ", de Fort William, L' " Ontario ", de Belleville, L " Expositor " de Brantford, Le " Recorder ", de Brockville, Le " News ", de Chatham, " Le Canadien " de Chatham, Le " Mercury ", de Guelph, Le " Times " d'Hamilton, Le " Whig ", de Kingston, Le " Herald ", d'Hamilton, Le " Freeman ", de Kingston, L' "Advertiser ", de London, L' " Echo " de London, Le " Free Press ", d'Ottawa " Le Temps ", d'Ottawa ", Le " Dominion Presbyterian ", d'Ottawa, Le " Danebrog ", d'Ottawa, L' " Examiner ", de Peterborough, Le " Times ", de Peterborough, Le " Beacon ", de Stratford, Le " Journal ", de St. Thomas, Le " Globe ", de Toronto, Le " Star ", de Toronto, Le " Canadian Congregationalist ", de Toronto, Le " North Ender " de Toronto, Le " Record ", de Windsor. Le " Sentinel Review ", de Woodstock, L' " Observer ", de Sarnia, Le " St. Joe Herald ", de Richard's Landing, L' " Echo", de Wiarton, Le " Chronicle " d'Ingersoll, Le " Reformer ", de Galt, L' " Echo ", d'Amherstburg.

4. 26,000 verges cubes.

5 et 6. La plus bas soumissionnaire en mai 1906 fut M. Randolph Macdonald, ses prix étant : 1re classe, $3 par verge cube ; 2e classe, 75 cents par verge cube. Le plus bas soumissionnaire en décembre 1906 fut M. A. F. Bowman, mais, comme le contrat n'est pas encore signé, ce n'est pas dans l'intérêt public de faire connaître les prix.

Le BRACONNAGE SUR LE LAC SUPERIEUR.

M. BOYCE demande :

1. Le Gouvernement sait-il que des pêcheurs américains ont fait la pêche illégalement sur une grande échelle dans les eaux canadiennes aux environs des îles Caribou et Persian, lac Supérieur ?

2. Dans l'affirmative, quand et par qui ont été formulées les plaintes relatives à cette pêche illégale ?

3. Quelle décision le Gouvernement a-t-il prise au sujet de ces plaintes ?

4. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'envoyer un côtre dans les eaux internationales des lacs Huron et Supérieur pour protéger les pêcheries du Canada ?

L'hon M. BRODEUR :

1. Le ministère a été averti que les pêcheurs américains font la pêche clandestine sur le lac Supérieur.

M. FISHER.

2. Par le gardien du phare, à l'île Michipicoten, le 17 septembre 1906 ; par l'inspecteur fédéral des pêcheries, M. A. G. Duncan, le 22 septembre 1906 ; par le président de la chambre de commerce de Sault Sainte-Marie, le 24 septembre 1906 ; par T. H. Elliott, de Sault Sainte-Marie, le 22 septembre 1906 ; par A. C. Boyce, député, le 16 octobre 1906.

3. Le ministère a donné instruction à l'inspecteur des pêcheries de se rendre sur les lieux et de faire une inspection minutieuse de ce qui s'y passe et de faire rapport.

4. La question reste à l'étude en attendant que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux s'entendent sur les droits et la juridiction relatifs de chacun d'eux.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Etat donnant :

1. Les noms de chaque officier, sous-officier et soldat du 2me régiment des carabiniers royaux canadiens, des carabiniers à cheval canadiens, de l'artillerie de campagne royale canadienne, de la cavalerie Strathcona et de la force constabulaire du Sud de l'Afrique qui se sont engagés dans la Colombie-Anglaise pour faire du service actif dans le Sud-Africain.

2. Les noms de tous les citoyens de la Colombie-Anglaise qui ont servi ou qui se sont embarqués pour servir avec l'armée britannique dans le Sud-Africain, et qui ne formaient pas partie des corps susmentionnés.

3. Les noms de tous les citoyens de la Colombie-Anglaise qui ont été régulièrement nommés dans le personnel médical et qui ont pris une part active aux opérations de campagnes.

4. Les noms des infirmiers et autres employés d'hôpitaux, domiciliés dans la Colombie-Anglaise, qui ont pris une part active aux opérations de campagne.—M. Duncan Ross.

Copie de tous papiers et correspondance échangés entre le département des Chemins de fer et des Canaux et la "Inverness Coal and Railway Company " et autres au sujet de l'établissement d'une station de chemin de fer à Port-Hawkesbury-Junction, sur la ligne de l'Intercolonial.

2. Aussi, copie de toute correspondance entre le susdit département et ladite compagnie au sujet des pouvoirs de circulaton sur l'Intercolonial entre Port-Hawkesbury-Junction et Point-Tupper, y compris les privilèges de termini.—M. McLennan.

Copie de la correspondance concernant la mission de W. L. Mackenzie King, sous-ministre du Travail, en Angleterre, pour y faire soumettre au parlement britannique une loi à l'effet d'empêcher de fausses déclarations dans ce pays en vue de promouvoir l'immigration au Canada. Aussi, copie des mesures législatives adoptées à la suite de cette session.—M. Ralph Smith.

Etat indiquant tous les permis de coupe de bois concédés ou affermés par le Gouvernement depuis 1896 sur les terres des indiens

dans le district territorial d'Algoma, la liste de ces permis ou affermages, la superficie comprise dans chacun d'eux, les noms et domiciles des preneurs, les prix ou loyers payés, respectivement, et les conditions attachées à ces permis ou affermages.—M. Boyce.

Etat faisant connaître tous les terrains miniers, houillers ou autres, les pouvoirs d'eau, etc., dans le voisinage des grandes chutes sur la rivière Hamilton, comme aussi dans le district du Mackenzie et dans le territoire d'Ungava, qui ont été demandés, loués, concédés ou autrement cédés depuis 1896, ainsi que les noms et domiciles des postulants, locataires et acquéreurs, les prix payés, la quantité de terrain aliénée et les conditions (s'il en est) attachées à chacune des concessions.—M. Boyce.

## RETRAIT D'UN PROJET DE RESOLUTION.

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de résolution suivant.

La Chambre est d'avis qu'il est de l'intérêt urgent du Canada que le Gouvernement prenne toutes les mesures possibles pour assurer la construction immédiate d'une voie ferrée se rendant à la baie d'Hudson.—M. Knowles.

M. KNOWLES: Monsieur l'Orateur, comme j'ai l'intention de saisir la Chambre de ce sujet sous une autre forme, je propose que cette résolution soit retirée.

(Cette motion est adoptée.)

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION SUR LES CAISSES DE PENSION POUR LES VIELLARDS.

M. PRINGLE propose l'adoption du projet de résolution suivant:

La Chambre est d'avis que l'amélioration de la condition des nécessiteux âgés et honnêtes, et la question des secours à donner à ceux qui sont infirmes et hors d'état de pourvoir à leur subsistance, méritent une prompte et sérieuse considération de la part du Gouvernement et du Parlement.

Monsieur l'Orateur, je demande l'indulgence de la Chambre pendant les quelques instants que je consacrerai à la discussion de cette résolution, à laquelle j'ajoute beaucoup d'importance. La Chambre sera peut-être heureuse de s'éloigner du sujet si piquant des femmes, du vin, etc., pour s'occuper d'une question qui affecte le bien-être de l'humanité. Bien des hommes d'Etats éminents dans tous les pays du monde se sont occupés de cette question. Nous Canadiens, nous nous attribuons souvent la gloire d'occuper le premier rang parmi la civilisation. Si la civilisation se mesure par le degré de prospérité d'un pays, nul doute que nous occupons une des premières places; mais si elle a une interprétation plus élevée, alors, nous devons avouer que nous sommes en arrière de bien d'autres pays. La question qui tend à améliorer le sort des vieillards et des nécessiteux méritants a occupé l'attention des législateurs non seulement dans la mère patrie et dans les autres pays d'Europe, mais dans les colonies anglaises. C'est une question captivante en Angleterre depuis un grand nombre d'années. Dès 1772 nous voyons que le baron Maseres traite dans une brochure, de la création d'annuités à vie dans les paroisses pour les pauvres industrieux. Cette proposition fut ensuite insérée dans un projet de loi que la Chambre des communes adopta en 1773 mais qui fut rejeté par la Chambre des Lords. Aucune mesure de ce genre, comportant une pension pour les vieillards ou les pauvres méritants n'a été depuis présentée à la Chambre des communes anglaise.

C'est dans l'ouvrage de Daniel De Foe "Essay on Projects" que nous rencontrons pour la première fois l'idée d'un projet de pension "par lequel tout homme, fut-il si humble, si pauvre, si infirme qui ne puisse s'assurer un juste titre à une existence confortable quand l'âge ou les infirmités l'auront réduit à l'obligation de s'en servir." Le "projet" du brillant journaliste qui a écrit "Robinson Crusoé" ne peut être interprété que dans une mesure très restreinte comme signe avant-coureur des projets modernes de pensions pour les vieillards. De Foe était probablement imbu des préjugés de son temps qui voulaient que les vieillards fussent les victimes de leur propre incurie et de leurs péchés et que le soulagement de leurs infortunes n'imposât aucune obligation à la société. Tout de même il devança ses contemporains dans l'appréciation des vices de la société constituée de son temps, et il a peut-être prévu, comme Thomas Paine cinquante ans plus tard, l'état de délaissement du sujet dans les jours de sa décrépitude, quand la société entière était liguée contre lui.

En Angleterre, le très honorable M. Joseph Chamberlain a fait des efforts très sérieux pour assurer aux indigents âgés et de bonne conduite quelque chose de la nature d'une pension. Je ne me propose pas de lire à la Chambre de longues citations des discours de M. Chamberlain sur cette question; mais je pourrai à l'occasion référer la Chambre aux rapports de quelques-unes des commissions nommées pour étudier la question. La première tentative en vue de se renseigner par voie officielle fût faite, en 1890 par Thomas Burke, membre du parlement. Il fut préparé un état, en date du 1er août 1890, indiquant le nombre de sexagénaires secourus par les municipalités; le nombre de ces personnes âgées de soixante à soixante-cinq ans, et le nombre de celles âgées de soixante-cinq ans et plus. Il fut nommé successivement trois commissions; la première en 1895, sous la présidence de lord Aberdare, la deuxième en 1898 sous la présidence de lord Rothschild; celle nommée en 1899, sous la présidence de M. Chaplin; et enfin celle de 1900. Cette dernière commission est la même que celle qui a présenté

son rapport en 1903. Elle fit comparaître un grand nombre de témoins et présenta un rapport très favorable à l'établissement d'un système de pension au vieil âge. Cette commission établit un fait très important, comme le constate son rapport :

Nous ne saurions le nier, et les témoignages recueillis par nous l'établissent surabondamment, il arrive trop souvent que des personnes pauvres et âgées, dont toute la conduite a été irréprochable, se trouvent, sur la fin d'une longue vie méritante et laborieuse, sans autre perspective que le refuge communal, ou les secours insuffisants de la charité privée, pour les mettre à l'abri de la misère.

Il ressort clairement du rapport présenté et de l'enquête faite par la commission de lord Aberdare que les indigents connus comme tels ne sont pas les seuls qui aient besoin de secours; que nombre de personnes n'acceptent d'aumônes que dans les cas de maladie ou de misère affreuse, et se résignent souvent à endurer de grandes souffrances avant de tendre la main; que d'autres n'échappent à la nécessité de recourir à la charité officielle, que grâce aux secours obtenus d'amis ou autres particuliers; et que celle-là forment une classe tout aussi digne de considération que celles secourues par les municipalités.

Lors de la session dernière, à la Chambre des communes d'Angleterre, la motion suivante fut proposée par M. O'Grady, de Leeds:

Cette Chambre est d'opinion qu'il est d'urgence de prélever sur les recettes provenant des impôts, une somme pour l'établissement d'un fonds de pension, au bénéfice de tous les sujets âgés de Sa Majesté dans le Royaume-Uni.

Cette motion, proposée le 15 mars 1906 fut l'objet d'une discussion assez longue. Je ne lirai pas à la Chambre de longs extraits du compte rendu de ce débat. Je me bornerai à dire que le Gouvernement, par l'entremise de son chancelier de l'échiquier, tout en se réservant la plus grande latitude quant au moment où il conviendrait d'appliquer, à la manière dont il faudrait appliquer et à la mesure dans laquelle il faudrait appliquer une telle loi, n'en combattit pas l'adoption. M. John Burns est d'avis que le plan le plus équitable, le plus simple et le plus pratique est celui formulé par M. Charles Booth, en vertu duquel toute personne âgée de soixante ans ou plus aura droit à une pension de cinq schellings par semaine, quels que soient son état de vie et ses moyens d'existence. La motion, après un long débat, fut adoptée unanimement par la députation. La question a donc fait de très rapides progrès en Angleterre ; et l'on peut dès lors prévoir qu'avant bien longtemps on adoptera dans ce pays une mesure semblable à celle votée dans le Danemark, l'Allemagne, la Nouvelle-Zélande et autres pays.

J'ai été surpris de constater au Canada l'existence d'un sentiment très général en faveur de l'adoption d'une mesure quelconque pour le soulagement de nos indigents âgés et de bonne conduite. Je suppose que nombre d'honorables députés ont dû recevoir de la part des diverses sociétés ouvrières du Canada des circulaires demandant l'adoption d'une telle mesure. Depuis que j'ai déposé cette résolution on m'a transmis de nombreuses expressions d'opinion, entre autres contenues dans la circulaire suivante émise par la société United Mine Workers of America, sous la signature de Joseph Johnston, président et de John McLean, secrétaire. Cette circulaire, émise quelques jours après que la résolution concernant les pensions au vieil âge eût été adoptée unanimement par la Chambre des communes d'Angleterre, est conçue en ces termes :

En faveur des pensions au vieil âge—Le temps est venu d'adopter au Canada une mesure établissant un système de pensions au vieil âge.

A . . . . . .

La manifestation la plus importante peut-être de l'esprit pratique de charité chrétienne de notre vingtième siècle c'est le désir de plus en plus grand des personnes les plus sérieuses et les plus sensibles de faire disparaître du sein des sociétés civilisées les souffrances des miséreux, particulièrement des malades et des vieillards. En effet, on s'applique à décharger de ce soin la bienveillance toujours plus ou moins incertaine et inefficace des particuliers, et à recourir dans ce but à des mesures législatives affectant à ce service des sommes assez importantes pour assurer aux malades les soins voulus et aux vieillards des ressources convenables.

Depuis un grand nombre d'années il existe et fonctionne avec succès dans la Nouvelle-Zélande, un système de pensions au vieil âge à la charge de l'Etat; l'Allemagne, de son côté, a adopté une loi semblable. La France emboîte le pas derrière la Nouvelle-Zélande et l'Allemagne; et en Angleterre, le mouvement a acquis assez d'importance pour que le premier ministre, sir Henry Campbell-Bannerman, ait promis de faire une étude attentive de la question et songe à soumettre une mesure ministérielle pour l'établissement d'un fonds de pension au vieil âge dans la mère patrie.

Pourquoi le Canada tirerait-il de l'arrière en ce qui regarde cette belle œuvre? Nous ne voyons aucune raison pour cela ; nous croyons, au contraire, que les conditions actuelles dans notre pays, sont particulièrement favorables à l'adoption d'une telle loi par le parlement fédéral.

En premier lieu, les finances de notre pays se soldent annuellement par un surplus considérable, dont une petite partie seulement suffirait à l'établissement d'un ample fonds de pension au vieil âge; et d'autre part, l'état exceptionnellement prospère dans lequel se trouve la masse de notre population dans toute l'étendue du Dominion, rendrait les prélèvements à faire sur ce fonds beaucoup moins nombreux qu'ils ne le seraient à une époque de crise industrielle. En effet, c'est dans une période comme celle que nous traversons au Canada actuellement qu'il est le plus facile d'obtenir l'établissement d'un fonds de retraite pour les travailleurs âgés; et nous sommes persuadés que, du consentement de tous, il n'est pas d'objet plus digne auquel nous puissions affecter une partie de notre surplus. En outre, nous croyons qu'il se trouve actuellement nombre de membres de la députation disposés à appuyer les demandes que

les travailleurs pourront faire au Gouvernement dans ce sens.

Nous vous engageons donc à mettre à profit les circonstances favorables pour vous efforcer d'obtenir le dépôt au parlement fédéral, dès la présente session, d'un bill de pensions au vieil âge. Emettez un vœu dans ce sens et transmettez-en le texte sur-le-champ au représentant de votre circonscription; en outre, s'il est possible, nommez un comité pour se rendre auprès de lui et lui faire comprendre la nécessité d'une action immédiate; enfin prenez toutes les mesures destinées dans votre opinion, à promouvoir ce projet. Nous nous bornons à vous signaler l'importance de la question, et si vos vues concordent avec les nôtres, nous vous prions de donner à notre proposition votre appui et votre encouragement. Nous croyons que si toutes les sociétés ouvrières du Canada, et toutes autres sociétés favorables à l'idée voulaient travailler de concert pour envoyer une requête aux membres de la députation à Ottawa, en vue de les engager à prendre des mesures à cet effet, il nous serait facile d'obtenir l'adhésion et l'approbation des deux partis dans la Chambre. Au contraire, si nous attendons pour agir, il ne se présentera peut-être pas de sitôt des conditions aussi favorables au succès. A notre avis, le Canada ne devrait pas rester en arrière des autres pays chrétiens, en matière de pensions aux ouvriers âgés; la Nouvelle-Zélande, l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne ont indiqué la voie à suivre, et sûrement le Canada, ne sera pas lent à copier un précédent dont les résultats ont été tellement avantageux et satisfaisants en pratique, que celui de l'établissement d'un fonds de pensions aux ouvriers âgés.

Encore une fois nous recommandons le sujet à votre examen favorable et vous prions d'agir sans retard.

Votre, etc.,
Union locale n° 66,
United Mine Workers of America.
JOHN JOHNSON,
Président.
JOHN McLEAN,
Secrétaire.

Nanaïmo, C.-A., 30 mars 1906.

Je dis donc, monsieur l'Orateur, que notre Parlement doit montrer quelques égards pour le soldat du travail. Nous établissons des fonds de retraite pour les employés de l'administration ; les banques et autres institutions particulières accordent des pensions à leurs employés ; mais jusqu'ici la nation n'a pas établi de fonds de retraite pour le travailleur manuel, pour ceux qui ont été les pionniers de notre vie industrielle. Il me semble que les hommes qui ont donné trente ou quarante des plus belles années de leur vie au développement des ressources de notre pays, ont droit de réclamer une pension lorsqu'ils ont atteint un âge où ils ne sont plus en mesure de pourvoir à leur propre subsistance. Lorsque M. R. G. Seddon, en 1896, déposa dans le parlement de la Nouvelle-Zélande, son bill pour l'établissement d'un fonds de pensions au vieil âge, il éprouva la plus vive opposition. En 1897, la chambre haute de la Nouvelle-Zélande, rejeta ce bill accordant des pensions aux indigents âgés et méritants; mais en 1898, M. Seddon, ayant persisté dans sa résolution, le bill acquit force de loi. On supposait que ce n'était qu'une mesure temporaire. Elle fut adoptée en dépit de l'opposition la plus vive, et fut mise à l'essai. De 1898 à 1901, on la considérait comme étant simplement à l'essai, et ses adversaires estimaient que l'opinion publique y serait tellement hostile, que, dès 1901, elle serait abrogée. Mais, en 1901, il y fut fait des amendements qui la rendirent plus facile d'application ; les années suivantes d'autres amendements furent faits à la mesure, et en 1905, le chiffre de la pension fut augmentée à l'unanimité par le Parlement de la Nouvelle-Zélande. Dans l'intervalle l'opinion publique, dans cette colonie, était devenue tellement favorable à la mesure, qu'on ne trouvait plus personne pour s'y opposer. Voici, en raccourci, les dispositions de cette loi de la Nouvelle-Zélande relative aux pensions du vieil âge: pour avoir droit à une pension, il faut avoir atteint l'âge de soixante-cinq ans, avoir été domicilié dans la colonie sans interruption depuis vingt-cinq ans ; n'avoir pas dans les douze mois précédents été emprisonné durant quatre mois, ni à quatre reprises pour une infraction punissable de douze mois d'emprisonnement ; n'avoir pas, durant les vingt-cinq années précédentes, été emprisonné durant cinq ans, pour quelque infraction que ce soit ; n'avoir en aucun temps abandonné sa femme et ses enfants; avoir toute sa vie été tempérant et de bonne réputation ; n'avoir pas, dans les cinq années précédentes, joui d'un revenu de plus de £52 (somme qui fut portée à £60 par l'acte de 1905). Les biens du retraité ne doivent pas dépasser la somme de £270 (chiffre réduit à £260 par l'acte de 1895) ; et il ne doit s'être dépossédé d'aucune partie de ses biens ou de ses revenus en vue d'obtenir la pension. Bien entendu, nombre des dispositions ont trait au fonctionnement de l'acte, et les témoignages établissent qu'on est, dans les colonies, satisfait des résultats obtenus.

Nous constatons qu'il a été adopté des lois semblables qui ont également donné satisfaction dans le Danemark, l'Islande, et l'Autriche, où le système est en vogue depuis le règne de l'empereur Joseph 1er. La loi allemande sur le sujet est quelque peu différente de celle des colonies australiennes ; aux termes de cette loi, les participants au fonds de pension, versent une certaine contribution, l'Etat versant le reste. Pour faire voir à quel point ce sytème a eu de la vogue dans les colonies australiennes, je vais citer un extrait du rapport du comité qui s'est occupé de cette question l'année dernière. La commission royale nommée par le gouvernement australien pour s'enquérir de la question des pensions au vieil âge, a présenté un rapport unanime proposant qu'il fut payé par le gouvernement central, une somme estimée à £1,-

500,000 en pensions à des personnes de bonne réputation, âgées de plus de soixante-cinq ans, non pas par charité mais comme chose à laquelle elles ont droit. En cela, la confédération australienne n'a fait que mettre à exécution le système qui avait été en vigueur dans nombre de colonies avant la confédération ; notamment Victoria et la Nouvelle-Galles du Sud. Dorénavant, il existera dans la confédération australienne, un système de pensions au vieil âge, semblable à celui en vigueur dans la Nouvelle-Zélande

L'année dernière, Terre-Neuve adoptait à l'unanimité une résolution établissant un système de pensions au vieil âge.

On a prétendu qu'une telle mesure avait l'effet d'encourager l'imprévoyance. Ce n'est pas ce que démontrent les faits. Les témoignages recueillis en 1903, devant la commission anglaise qui fit une étude très complète de la question, ont démontré qu'une telle mesure avait l'effet de développer la prévoyance. Au risque de retenir la Chambre un peu plus longtemps que je ne me proposais de le faire, je vais lire quelques extraits des témoignages recueillis devant la commission : Le premier est celui de Mlle Sellers :

Il est une constatation que je tiens à faire. Je me rendais compte que le reproche le plus sérieux que l'on faisait à une loi de cette nature, c'était d'encourager l'imprévoyance; à maintes reprises, on l'avait affirmé. Il est très difficile de se renseigner d'une manière satisfaisante sur un point de cette nature; et précisément une des raisons qui m'ont engagé à visiter le Danemark, c'était le désir de tirer cette affaire au clair. Arrivé là-bas, je constatai que les personnes les mieux en état de nous renseigner à cet égard prétendaient que la loi n'avait pas eu un effet défavorable au point de vue des habitudes de prévoyance. M. Rubin, chef de la statistique, et le professeur d'économie politique à l'université de Copenhague, m'ont tous deux affirmé que les classes ouvrières sont tout aussi prévoyantes aujourd'hui qu'elles l'étaient avant l'adoption de cette loi. M. Sonerson, inspecteur général des fonds de secours aux malades, prétend qu'elles sont plus prévoyantes, que les ouvriers n'ont jamais été aussi désireux qu'ils le sont aujourd'hui de s'assurer contre la maladie. D'après lui, les ouvriers, aujourd'hui, s'assurent contre toutes les éventualités, excepté le vieil âge; mais comme les statistiques qui nous parviennent en Angleterre, ont trait, en règle générale, à l'assurance contre le vieil âge, elles nous donnent à croire qu'on s'assure beaucoup moins aujourd'hui qu'autrefois de toute manière; tandis que, au contraire, les opérations des sociétés d'assurance à tous autres égards se sont grandement développées.

Question 28. S'assurait-on beaucoup contre le vieil âge au Danemark auparavant?—Non, mais certaines sociétés constituaient des rentes à leurs assurés. C'était le fait de sociétés particulières, je pense.

Question 29. Ce n'était pas une forme de prévoyance très encouragée, pas plus qu'en Angleterre?—Non, je ne le crois pas, d'après les statistiques que j'ai pu voir. M. Jacobi était en Angleterre, il y a quelques semaines, et je lui demandai alors quels étaient les résultats actuellement ; il me répondit que les classes ouvrières sont de plus en plus désireuses de se passer des secours aux indigents, durant les années critiques de cinquante à soixante. Il y a encore ceci: naturellement, étant étrangère au pays, je me rendais très bien compte là-bas que je ne pouvais me fier à mon propre jugement. Je m'étais formé une opinion par moi-même, et cette opinion était très favorable; mais j'estimai qu'il vaudrait mieux questionner les Danois eux-mêmes. Je m'adressai donc à diverses personnes en vue parmi les Danois, et je les priai de me dire ce qu'elles pensaient du fonctionnement de la mesure. M. Rubin, fut le premier à qui je m'adressai. Je lui posai cette question-ci : La loi a-t-elle été favorable ou défavorable au bien public? Il me répondit: La loi a certainement déterminé un changement très remarquable pour le mieux dans la condition des indigents respectables. Ce n'est pas tant qu'ils soient matériellement plus riches qu'ils ne l'étaient avant l'adoption de la loi (bien qu'ils soient assurément plus riches), mais ils ont l'esprit plus tranquille, ils sont plus satisfaits de leur sort, et ils ne sont plus hantés de la crainte de tomber dans la misère.

M. Jacobi, chef du département, me répondit: " En ce qui regarde le bien-être général des indigents respectables, la loi est certainement productive de bien et non de mal. Sous le nouveau régime, les ouvriers à bout de force sont certainement dans de meilleures conditions qu'auparavant.

M. Krieger, qui est le chef du bureau chargé de l'application de la loi déclare: " Cette loi a produit beaucoup de bien, et jusqu'ici, du moins, n'a guère donné de mauvais résultats ". M. Wilnau, l'inspecteur et celui qui est réellement chargé de l'application de la loi s'exprime en ces termes: " La loi est certainement populaire parmi les pauvres gens, et c'est à mon avis, un fort argument en sa faveur. Personne qui connait notre population ne saurait douter qu'ils sont à beaucoup d'égards, dans de meilleures conditions aujourd'hui qu'ils ne l'étaient avant l'adoption de la loi. L'assurance qu'ils ont de ne jamais tomber dans la misère, est par elle-même d'un grand prix pour les plus respectables d'entre eux. Le professeur Westgaard a répondu: " Il est incontestable que la loi a déterminé un changement pour le mieux. Le colonel Richards, qui commande l'Armée du Salut, me dit que nulle part en Europe, on n'a fait autant qu'à Copenhague pour assurer le bonheur des vieilles gens ".

Il existe beaucoup d'autres témoignages de cette nature établissant qu'au Danemark, cette loi donne les résultats les plus satisfaisants. Maintenant, l'honorable M. W. P. Reeves, agent général de la Nouvelle-Zélande, a rendu témoignage devant la commission quant au fonctionnement du système dans son pays.

Question 225. La loi a-t-elle eu l'effet comme on s'y attendait de diminuer les privations et les souffrances des vieillards?—Il ne saurait y avoir de doute à mon avis quant à la popularité de l'acte. Il s'est fait deux élections générales dans le pays depuis son adoption.

Je pense qu'il y a eu une ou deux autres élections générales depuis.

Lors de l'élection générale dernière, j'ai suivi attentivement les péripéties de la lutte; j'ai lu quelques-uns des discours qui ont été prononcés, et je ne vois pas que personne ait demandé le rappel de l'acte ou sa modification d'une manière sérieuse. De fait, il en a très peu été question. On l'accepte sans regimber, et il ne saurait y avoir de doute, qu'il est apprécié de la classe indigente, et c'est pour elle qu'il a été édicté.

Question 227. Elle met fin aux scènes de misère?—J'estime sincèrement que c'est une loi excellente dans son ensemble.

Puis il y a le témoignage de M. Alfred Dodson, relativement au fonctionnement de l'acte dans la colonie de Victoria. Il y a aussi un autre témoignage de Mlle Sellers relativement à la loi adoptée au Danemark. Tous tendent à établir que les lois adoptées au Danemark, dans la Nouvelle-Zélande, ou dans d'autres pays, donnent entière satisfaction. Récemment j'ai pris connaissance d'un article intitulé : "Soldats du bien commun", écrit par M. Russell, qui avait visité la Nouvelle-Zélande, et y avait mis à l'étude la question des pensions des vieillards. Voici ce qu'il dit relativement aux Néo-Zélandais :

Dans leur opinion la peur est le grand ennemi de l'esprit humain, et personne ne saurait jouir pleinement et agréablement de la vie, s'il est constamment sous l'empire de la peur. Ils ont jugé que la crainte de la misère dans le vieil âge est la plus diabolique de toutes, et qu'il faut la tenir responsable à l'origine des actes de cruautés et des mauvaises actions que nombre d'hommes commettent pour s'amasser des biens; et c'est ce qui les a engagé à bannir cette crainte, du moins, de la Nouvelle-Zélande. M. Seddon présenta lui-même ce projet de loi en 1898. Inutile de dire, que les gens à principes et à tradition prétendirent qu'il en résulterait de plus grandes souffrances. Ailleurs, comme en Allemagne, on a cherché à établir un système obligatoire d'assurance contre les incapacités du vieil âge; mais nulle part ailleurs, n'a-t-on adopté une loi de la nature de celle-ci. Toute personne dans les conditions voulues, dès qu'elle atteint l'âge de soixante-cinq ans a droit aux termes du bill, à une pension de l'Etat (pourvu qu'elle ne jouisse pas déjà d'un revenu de plus de $300 par année.)

Il fait ensuite l'exposé des dispositions du bill et ajoute :

En d'autres termes, le fantôme de la misère est banni de la Nouvelle-Zélande; il n'y aura pas de maison des pauvres dans cette colonie, personne n'aura à craindre d'être dans son vieil âge un fardeau aux autres ou de souffrir de privations.

Nous, au Canada, sommes particulièrement favorisés parce que nous ne comptons pas parmi nous un grand nombre d'indigents. La proportion en est probablement plus petite ici que dans aucun autre pays au monde. Et cependant nous avons nos pauvres. Il se trouve des hommes qui ont passé trente à quarante ans de leur vie à travailler au défrichement et à l'exploitation de notre pays; une fois arrivés à un certain âge, ils sont mis de côté et remplacés par des hommes plus jeunes, et cependant ils sont trop fiers pour aller à la maison des pauvres. Ils préféreraient beaucoup pouvoir réclamer de l'Etat, non pas comme une aumône, mais comme un droit, une petite somme comme celle accordée dans la Nouvelle-Zélande, suffisante pour leur subsistance dans le vieil âge. D'après le recensement, la population du Canada, en 1901, était de 5,371,315, dont 2,751,708 personnes du sexe masculin, et 2,619,607 du sexe féminin. La proportion de ceux qui dépassent l'âge de soixante-cinq ans n'est pas très grande. Le nombre des personnes (hommes et femmes) qui ont atteint aujourd'hui soixante-cinq ans, ne dépasse pas actuellement 269,338. Cela, d'après l'estimation faite dans la Nouvelle-Zélande; et bien entendu nous ne saurions dire exactement combien il se trouve dans ces 269,000 de pauvres méritants. De ce nombre, il y en a beaucoup aujourd'hui à qui il est déjà versé des pensions, il y en a beaucoup qui sont à l'aise. Mais les personnes qui se trouveraient dans les conditions voulues pour réclamer une pension, aux termes d'un projet de loi de cette nature, formeraient probablement le quart de ce total de 269,338.

Or, je dis que nous, au Canada, nous sommes une nation riche; nous n'avons jamais été en meilleure condition qu'aujourd'hui d'édicter une mesure de cette sorte. Voyez le chiffre de nos dépôts dans les banques d'épargnes à l'heure actuelle; ils dépassent $600,000,000, sans parler des dépôts dans les caisses d'épargnes postales. Je dis donc que le Canada est en position aujourd'hui de régler cette question, d'accorder aux anciens habitants du pays qui ne sont plus en état de travailler et qui n'ont pas amassé de fortune, des ressources suffisantes pour les maintenir dans leur vieil âge. On m'a objecté que c'était là du paternalisme. Peut-être ; mais est-ce bien du paternalisme au même degré que d'accorder $8,000,000 à des promoteurs pour lancer une entreprise industrielle? Si c'est du paternalisme que d'établir un fonds de pension pour les indigents méritants qui ne trouvent plus d'emploi au Canada après soixante-cinq ans, n'est-ce pas tout autant du paternalisme que d'établir un tarif protecteur pour le bénéfice des fabricants de toutes catégories d'une extrémité du pays à l'autre? Toute notre législation s'inspire plus ou moins de paternalisme. Je dis donc que nous ne saurions nous tromper en adoptant cette mesure même, si on la qualifie de paternalisme, puisqu'elle mettra à l'abri de la misère les indigents âgés et de bonne conduite.

Maintenant, monsieur l'Orateur, un écrivain a fait observer que les gens assez sots pour se laisser vieillir et assez naïfs pour rester pauvres dans ce bas-monde ne sont pas faits pour y vivre. Il y a beaucoup de vrai dans cette observation. Comment la plupart des ouvriers de notre pays

amasseraient-ils de la fortune pour leurs vieux jours? Laissez-moi vous dire quelle est la moyenne des salaires payés au Canada aujourd'hui. A ce chiffre de salaire j'ai vu des hommes de soixante et de soixante-cinq ans passer toute la journée dans les filatures de coton de la ville que j'habite; il arrive souvent que dès qu'ils ont atteint l'âge de soixante-cinq ans on les mette dehors pour faire place à des jeunes gens. J'ai vu ces hommes quitter leurs foyers à six heures du matin pour se rendre à l'usine, y travailler toute la journée et à quel salaire? La moyenne ne dépasse pas $300 par année. Cette somme doit leur suffire pour élever et entretenir leurs enfants, qui deviendront plus tard de bons citoyens. Mais il leur est impossible de faire des épargnes pour les mauvais jours. C'est pour venir au secours de cette classe d'hommes que la Nouvelle-Zélande a édicté sa loi. que le Danemark a édicté la sienne; que la France, que l'Italie, que l'Autriche, que la confédération Australienne ont légiféré; et je prétends que nous, au Canada, pouvons faire tout autant que les colonies sœurs à cet égard.

Il est inutile d'ajourner l'étude de cette mesure jusqu'à ce que le parlement anglais ait élaboré son projet de loi. En 1898, la Nouvelle-Zélande n'a pas temporisé ainsi, sous prétexte de modeler sa loi sur celle que la Grande-Bretagne adopterait. M. Seddon n'a pas piétiné sur place, en s'écriant : "Attendons que la Grande-Bretagne nous ait tracé la voie." Non, M. Seddon a marché de l'avant, bravant ainsi toute la puissance de l'opinion publique. C'est en 1894 que siégea, en Nouvelle-Zélande, le premier comité, chargé de discuter cette question; et cela va sans dire, il se heurta contre l'hostilité des capitalistes, contre l'hostilité de l'homme qui songeait au dollar qui pourrait sortir de son gousset, au bénéfice du pauvre. Il est pourtant bien connu que le pauvre ne saurait pourvoir aux besoins du pauvre et que les riches sont tenus de puiser dans leur caisse pour soulager les indigents du pays. Je le répète, en dépit de cette opposition, M. Seddon marcha de l'avant ; il fit voter son bill qui devint loi. L'opposition à cette mesure s'est éteinte en Nouvelle-Zélande, et aujourd'hui, il n'y a plus un seul homme, soit en Nouvelle-Zélande, soit en Australie qui oserait demander l'abrogation de la loi en vigueur. En Angleterre, l'opinion publique est tellement prononcée en ce sens que la Chambre des communes a voté, d'une seule voix, une résolution en faveur de cette mesure. Le ministre des Finances a déclaré en plein parlement qu'il ne s'agissait plus que de trouver les ressources budgétaires voulues, pour l'exécution de ce projet. Je me rends parfaitement compte de l'embarras de la situation en Grande-Bretagne, avec sa population de 38,000,000 d'âmes et sa nombreuse classe d'indigents. Aujourd'hui le budget des dépenses pour l'assistance publique, en Angleterre, atteint le chiffre de £15,000,000. Mais au Canada, pareille situation n'existe pas. Notre population d'indigents n'est guère nombreuse, et le nombre de ceux qui, ayant habité le pays pendant vingt-cinq ans, auraient droit à cette pension, ne serait pas très élevé. Je le répète, nous pourrions tenter cet essai, au Canada. Si nous n'allons pas aussi loin en ce sens que le Nouvelle-Zélande, accordons, au moins, une pension à tout individu âgé de plus de 70 ans, qui a habité le pays pendant vingt-cinq ans et qui réunit les qualités énumérées ailleurs. Ce serait là un fardeau assez léger pour le pays. Le nombre de ces personnes ayant droit à la pension s'élèverait à 163,715: c'est la totalité des personnes âgées de 70 ans révolus, et si l'on fait entrer en ligne de compte un quart de ce nombre, ce qui est une estimation fort large, il n'y en aurait que 40,429 qui auraient droit à la pension.

Nous consacrons aujourd'hui de fortes sommes d'argent à l'entretien de nos établissements de charité, dans les diverses provinces. Disons à l'honneur d'Ontario que cette province a fait une œuvre admirable à cet égard. Chaque comté ou union de comtés qui veut établir dans son territoire un asile des indigents, obtient une subvention de $4,000.

Outre cette subvention, le gouvernement provincial alloue une certaine somme à chaque hôte de ces asiles, et la municipalité de son côté, lui verse également un certain montant. Si l'Etat prenait quelque mesure de ce genre, cela ne le grèverait pas d'un plus pesant fardeau que celui actuellement supporté soit par les provinces soit par les municipalités, et on assurerait par là à des citoyens âgés et méritants quelque assistance, à titre de droit, plutôt qu'à titre de charité.

Je viens de donner le chiffre de la moyenne des salaires payés à nos travailleurs au Canada. Je n'affirme pas que cette moyenne soutienne mal la comparaison avec celle des autres pays; au contraire, elle la soutient favorablement. La moyenne annuelle des gages, par employé, est de $286. La moyenne annuelle des salaires est de $771, pour le Canada dans son ensemble. En Colombie-Anglaise la moyenne est plus élevée ; au Manitoba, elle est quelque peu inférieure à celle de la Colombie ; dans l'Ontario, elle est passablement élevée ; mais quand on en vient à la province de l'île du Prince-Edouard, cette moyenne est fort minime, tandis que pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, elle n'est pas aussi élevée que celle des anciennes provinces, Ontario et Québec. C'est en Colombie que le taux des gages est le plus élevé.

Quand on tourne ses regards vers la Nouvelle-Zélande et qu'on observe le succès qui, jusqu'ici, a couronné son administra-

tion, l'idée d'un peuple pensionnant ses vieux citoyens semble pratique et réalisable. Tout dépend de la somme d'aptitudes dont ce peuple est doué pour les affaires. Au Canada, il doit exister tout autant d'aptitudes commerciales qu'il s'en trouve en Australie, et nous devrions être en mesure d'aviser aux moyens à prendre pour pourvoir aux besoins de la vieillesse pauvre et méritante. Il ne faut pas l'oublier, l'accumulation de la richesse publique, chez un peuple, est le produit collectif de toute la nation, et non pas celui d'une classe de citoyens en particulier.

On a demandé comment constituer cette caisse de retraite? C'est là une question que je ne veux pas discuter. Nous réussissons toujours à créer des caisses pour une foule de besoins. En Danemark, ce fonds provient uniquement de l'impôt de la bière, et ainsi, chacun peut se dire, en prenant son verre de bière, qu'il participe au moins à l'assistance des vieillards indigents.

Au Canada, nous demandons à l'accise de très fortes recettes. Il serait assez facile de créer un fonds suffisant pour faire face au fardeau dont le pays serait ainsi grevé. La caisse nationale de retraites pour la vieillesse doit venir de l'initiative privée ; elle doit être le fruit de l'esprit de sacrifice d'honorables citoyens et ne doit pas découler de sources extérieures. On doit demander ce fonds à une taxe qui, suivant les sages principes de l'économie politique, doit être répartie et fractionnée dans une aussi large mesure que possible, afin que toutes les classes puissent y contribuer et être en droit d'en réclamer le bénéfice. Si le Canada veut mettre la question à l'étude et à mon avis, le pays est tenu de le faire,—il serait facile de créer ce fonds. Au moins, nous pourrions faire l'essai d'une mesure similaire à celle appliquée au Danemark, à titre provisoire, disons pour une période de trois ans ; et à ce fonds-là participeraient les vieillards âgés de 70 ans révolus et au delà. Si cette mesure aboutissait à l'insuccès, il serait facile de l'abroger ; mais j'en suis convaincu, elle sera couronnée d'un si plein succès qu'on l'étendra aux personnes de 65 ans révolus et au delà. On prétend qu'elle tend à entamer l'épargne. Je ne nourris aucune appréhension à cet égard; car s'il faut en juger d'après les témoignages rendus devant cette commission, j'ajoute grandement foi à l'avis donné par le poète Burns à un jeune ami : "Pour mériter que Dame Fortune laisse tomber sur toi un de ses sourires d'or, il faut lui faire une cour assidue ; ramasse des richesses par toutes les ruses justifiées par l'honneur ; non pas pour les cacher dans une haie ni pour les prodiguer, mais bien pour le glorieux privilège d'être indépendant."

To catch Dame Fortune's golden smile
Assiduous wait upon her;
And gather gear by evr'y wile
That's justified by honour;
Not for to hide it in a hedge,
Not for a train attendant;
But for the glorious privilege
Of being independent.

A mon avis, cette mesure n'aurait pas pour résultat d'affaiblir l'esprit d'initiative au pays ; notre population serait tout aussi économe et aurait tout autant à cœur de se faire des rentes pour leur vieillesse. Voilà le résultat produit par ce système dans les autres pays qui l'ont adopté et quant à nous, son établissement au Canada créerait un sentiment de réconfort chez nos concitoyens. La crainte d'être en proie à la misère et dans une destitution complète, sur le déclin de leur vie, voilà le spectre qui hante le sommeil de tous ceux qui vieillissent.

Ce serait d'un puissant secours pour l'immigration au Canada, si en venant se fixer ici et coopérer avec nous au développement du pays, ces immigrants savaient que lorsqu'ils auraient atteint 65 ou 70 ans, sans s'être créé de rentes pour leur vieillesse, ils seraient en mesure de jouir d'une modeste pension, pour le reste de leur vie, et cela à titre de droit et non pas à titre de charité. Je laisse la question au jugement de la Chambre et j'espère qu'elle lui donnera toute l'attention qu'elle mérite.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, tous les députés j'en suis convaincu, ont prêté une religieuse attention aux observations que vient de formuler le député de Stormont (M. Pringle). La question qu'il a développée devant cette Chambre s'impose à l'attention et commande les sympathies de tous ceux qui sentent un cœur d'homme battre dans leur poitrine. Tous ici, j'en suis sûr, souscrivent à l'objectif visé dans la motion de l'honorable député ; mais il le sait, c'est une question hérissée de difficultés, et les observations qu'il vient de nous présenter prouvent assez avec quel soin minutieux on a scruté ce système et avec quelle prudence on l'a reçu, dans les pays mêmes où il est établi, avant qu'on ait pris la décision de l'adopter. Pour mon propre compte, je le déclare sans hésitation, je me rallie cordialement à l'idée préconisée par l'honorable député, quand il affirme que la nation, dans son ensemble, doit s'efforcer de venir au secours de la vieillesse ou d'adoucir l'existence de ceux qui ont atteint un certain âge mais qui, par la force des circonstances, se sont trouvés dans l'impuissance de se créer des ressources qui auraient mis leur vieillesse à l'abri des besoins, ce qui est l'objectif que tous les hommes cherchent à réaliser. Mais je dois l'avouer en toute sincérité à l'honorable député, je ne suis pas en mesure d'affirmer, au moins pour le moment, que je serais disposé à souscrire à sa thèse, telle qu'il nous l'a exposée. Je verrais d'un bon œil un système de pension pour la vieillesse, mais voici l'objection qui, à mon avis, se dresse, au seuil même de la question, devant le système proposé par l'honorable dé-

puté : c'est qu'en dernière analyse, il ne s'agit que d'une œuvre de charité de la part de l'Etat à l'égard de la vieillesse ; or, il a écarté le mot "charité"; il entend réclamer ces pensions, à titre de droit. Mais comment peut-il concilier l'idée de droit avec le projet qu'il nous a proposé ?

La personne qui, d'après ce projet, doit bénéficier de pareille pension ne serait pas tenue de faire le moindre versement à cette caisse, mais on veut que lorsqu'elle aura atteint l'âge de 65 ou de 70 ans, sans avoir jamais versé un seul denier à cette caisse, elle participe à la libéralité de la nation. Si l'honorable député nous eut proposé un projet basé sur la création d'une caisse qui aurait été alimentée par les versements de ceux appelés à bénéficier de ce fonds, je le déclare, pour mon propre compte, je verrais ce projet d'un œil favorable ; mais pour le moment, le pays ne saurait prudemment souscrire à pareil projet, sans que nous ayons été en mesure de l'étudier plus soigneusement qu'il ne nous est possible de le faire maintenant. Je demande à l'honorable député s'il ne serait pas préférable, à son avis, de créer une caisse de retraite pour la vieillesse—peu importe le nom—une caisse qui serait alimentée par les versements faits par ceux appelés à bénéficier de ces pensions. Je n'affirme pas qu'il faille adopter tout simplement un système d'assuraance qui permette au bénéficiaire, quand il aurait atteint un certain âge, de toucher une rente viagère dont le chiffre serait basé sur le montant seul des versements qu'il aurait faits à la caisse ; car, j'en conviens, l'Etat aussi devrait aider à la constitution de ce capital, et si le bénéficiaire effectuait un versement, disons jusqu'à concurrence de deux schillings par mois, ou par année ou de deux dollars, le mois ou l'an, l'Etat devrait aussi dans une certaine mesure compléter ce versement. Telle n'est pas, toutefois, la thèse soutenue par l'honorable député (M. Pringle). Ce qu'il nous propose c'est l'adoption du système en vogue en Nouvelle-Zélande et autres pays. Je dois ajouter que l'enseignement qui, à son avis, se dégage de l'application de cette loi, en Nouvelle-Zélande, ne concorde nullement avec mes renseignements à cet égard. A plus d'une reprise, l'honorable député a affirmé, en parlant des résultats de l'application de cette loi de la Nouvelle-Zélande, qu'elle n'a pas entamé l'épargne. Ce n'est pas là, à mon avis, la leçon qui se dégage de l'application de cette loi. Au contraire, l'enseignement qui s'en dégage c'est qu'elle a nui à l'épargne et qu'elle a été, en outre, la cause de demandes frauduleuses, au détriment de la nation. Si je suis bien renseigné à cet égard, et je crois l'être, le parlement de la Nouvelle-Zélande, dans la loi amendée actuellement en vigueur, s'est vu obligé de déroger au principe adopté en premier lieu et de restreindre, dans une large mesure, les catégories auxquelles devra s'appliquer la loi en question.

Maintenant que l'honorable député (M. Pringle) a saisi la Chambre de la question, après l'avoir mûrement étudiée, comme le prouvent ses observations, voici ce que je lui suggère : il agirait judicieusement en n'insistant pas, pour le moment, sur l'adoption de sa motion ; qu'il consente plutôt à ce que l'étude en soit renvoyée à la prochaine session, afin que le public puisse la discuter, et cela en vue de l'établissement d'un système basé, non pas uniquement sur la création d'un fonds national, reposant sur la puissance de l'Etat, mais en outre sur la participation des bénéficiaires à la constitution de ce capital, au moyen de versements à ce fonds.

Si l'on établit pareil système, il pourra stimuler l'épargne. C'est peu de chose de demander à celui qui gagne un salaire annuel de $300 de faire un léger versement à ce fonds, que l'Etat lui-même alimenterait et auquel nous serions tous heureux de verser notre cotisation. Mais vouloir qu'on constitue une caisse nationale de retraite pour la vieillesse, sans se demander si le bénéficiaire a été, oui ou non, économe s'il a été sobre ou non, s'il a été bon ou mauvais citoyen, c'est aller trop loin, à mon avis. Je n'ai rien à redire à la motion de l'honorable député; seulement voici ce que je lui demande : maintenant qu'il a saisi la Chambre de cette question, qu'il retire sa motion, abandonnant à la Chambre le soin de délibérer la chose plus tard.

M. W. F. MACLEAN : Bien que je souscrive, dans une certaine mesure, aux observations du premier ministre, je tiens à définir ainsi mon attitude : le Gouvernement ne saurait mieux remplir son devoir envers le peuple qu'en étudiant, à brève échéance, la question des assurances par l'Etat, et cela au taux le plus minime possible; et en outre celle des pensions viagères dont nous a parlé le premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien !

M. W. F. MACLEAN : Ces deux choses sont corrélatives; elles ne coûteront rien à l'Etat, sauf les frais de gestion de ce fonds, et en pareilles circonstances, le Canada souscrirait volontiers à l'adoption de ce projet. Ce projet n'est pas à l'état d'essai; car il a été appliqué dans d'autres pays, sous forme d'assurances par l'Etat pour de minimes montants, ou de rentes viagères servies par l'Etat aux taux les plus minimes possible; puis, quant à ces rentes viagères, je m'accorde à dire avec le premier ministre, que l'Etat devrait aussi aider à la constitution du capital, par une subvention quelconque. Je ne sache que l'Etat, au Canada, puisse imposer une taxe successoriale ; mais on pourrait frapper quelque important intérêt d'une taxe dont le produit serait, en partie, versé au fonds constitué en vue de la concession de rentes

viagères à ceux qui voudraient en acheter, et ainsi on réaliserait, dans une large mesure, l'objectif visé par l'auteur de cette motion. Je déclare donc que j'approuve l'objectif que l'honorable député a en vue et qui pourrait se réaliser soit sous la forme du système de pensions qu'il a préconisé ici, aujourd'hui même, soit sous la forme suggérée par le premier ministre ou par moi-même.

L'hon. M. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail) : A titre de ministre du Travail, je m'intéresse dans une certaine mesure, à cette question, et je dois féliciter l'honorable député (M. Pringle) de son éloquente harangue. S'il veut bien consulter la " Gazette du Travail " il verra que le département du Travail a déjà mis à l'étude la question même qui nous occupe en ce moment : l'établissement d'une caisse de retraite pour la vieillesse.

La rédaction de la résolution ne concorde peut-être pas parfaitement avec le but visé par l'honorable député. Dans la résolution, il s'agit de :

L'amélioration de la condition des pauvres, âgés et méritants et les moyens à prendre pour subvenir aux besoins des délaissés et des infirmes.

Je ne sais si la loi constitutionnelle autoriserait le Parlement à adopter cette résolution et à la mettre à exécution. Que l'honorable député se reporte à l'article 92 qui énumère les attributions des législatures provinciales et il verra que " dans chaque province, la législature peut seule porter des lois relatives aux catégories de sujets ci-après énumérés." Puis le paragraphe 7:

L'établissement, l'entretien et l'administration des hôpitaux, asiles, institutions et hospices de charité, dans la province, autres que les hôpitaux de marine.

Sans doute, je ne tiens pas à créer d'obstacles à l'adoption de la résolution présentée par l'honorable député. Je m'accorde à dire avec lui que c'est là une question humanitaire ; mais quant à la résolution, je crois que sa rédaction actuelle laisse à désirer et que le Parlement ne saurait légiférer en pareil sens. Je félicite de nouveau l'honorable député et je tiens à lui donner l'assurance que le département du Travail coopérera volontiers avec lui à l'œuvre préliminaire qu'il faudra effectuer, avant de présenter un projet de loi à la Chambre.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve) : Monsieur l'Orateur, je souscris volontiers à pareille mesure législative. Sans doute, je ne voudrais pas dire que la proposition de l'honorable député (M. Pringle) est revêtue de la forme voulue pour l'élaboration d'un projet de cette nature.

Cependant, je suis fortement en faveur d'une pension pour les vieillards pauvres et méritants et on me permettra d'ajouter qu'il est souvent bien difficile de faire la distinction entre un pauvre méritant et celui qui ne l'est pas, quand ils ont atteint soixante ou soixante-cinq ans.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien !

M. VERVILLE : Dans les conditions actuelles, il est très difficile à un ouvrier de faire des économies pour ses vieux jours. Très peu de membres de cette Chambre, j'en suis sûr, connaissent le prix de l'existence dans certaines parties du pays. Mon honorable ami (M. Pringle) nous a dit ce que gagne, en moyenne, un ouvrier, au Canada. Depuis deux ou trois mois, je me suis donné de la peine pour calculer ce que doit gagner un ouvrier de Montréal, pour faire vivre une femme et trois enfants. J'ai constaté que celui qui, dans les conditions actuelles, ne gagne pas $500 par année, ne parvient pas à joindre les deux bouts.

Je mets, d'abord, $7 par mois pour le loyer, et à l'heure qu'il est, il est presque impossible de se loger à ce prix, à Montréal. Une famille de trois enfants, est certainement au-dessous de la moyenne, et je les suppose âgés respectivement de sept, cinq et trois ans. Pour nourrir cette famille et payer le loyer, il faut $540.10 par an. Pour cela, le chef de la famille doit gagner $1.48 par jour, pendant les 365 jours de l'année. Mais le nombre des jours de travail ne dépasse jamais 300, et en réalité, il n'atteint jamais ce chiffre, de sorte qu'un ouvrier doit avoir un salaire de $1.80 par jour, pour subvenir à ses dépenses. Il faut, de plus, qu'il n'y ait ni maladie ni chômage et que les enfants n'aillent pas à l'école.

On peut donc calculer que le plus qu'un ouvrier peut gagner, en tenant compte des chômages forcés et des autres accidents, c'est $450 par année. On se demandera peut-être, comment un homme peut faire vivre une famille, dans ces conditions. J'entends souvent dire que l'ouvrier ne paie pas ses dettes. Les chiffres que je viens de citer expliqueront, peut-être, pourquoi il ne les paie pas toujours. On ne tire pas de sang d'une pierre, et on ne peut pas plus tirer d'argent de la poche d'un homme qui n'en a pas.

Dans mon calcul, j'accorde 14 cents par jour et par personne, pour la nourriture, ce qui fait 4 cents ¾ par repas. J'ai visité beaucoup de magasins et j'ai recueilli de nombreuses informations, pour arriver à établir ces calculs, qui paraissent incroyables.

Quand il s'agit de discuter cette questio d'une pension aux ouvriers âgés, on entend toujours parler des pauvres méritants. Or, les juges canadiens reçoivent une pension quand ils atteignent un certain âgés. On dira qu'ils ont rendus des services au pays ; qu'ils ont été pendant trente ou quarante ans dans la magistrature. C'est possible, mais ils ont toujours été

bien rétribués pour ce travail. Peu leur importe le temps qu'il fasse ; ils ne chôment jamais ; ils touchent leurs appointements régulièrement, et après un certain temps, ils prennent leur retraite. Il en est de même pour les fonctionnaires de l'Etat et ceux de certaines municipalités. Ces gens sont largement rétribués et, arrivés à un certain âge, ils reçoivent une pension. Mais le malheureux ouvrier de soixante ou soixante-cinq ans qu'on rencontre par les rues, a aussi été utile à la société. Son seul tort est d'être pauvre. Il a peut-être rendu autant de service à son pays qu'un juge ou tout autre fonctionnaire. En hiver, il n'a souvent d'autre ressource que d'aller frapper à la porte d'une prison, pour ne pas mourrir de froid. Cela est-il juste pour cette classe de la société qui a produit toute la richesse de ce pays ? Je ne le crois pas, et c'est pour cette raison que je suis si fortement en faveur des pensions pour la vieillesse.

Cette question est si importante que j'espère que la Chambre l'étudiera en dehors de toute préoccupation politique et qu'elle sera prête à prendre une décision dès la prochaine session. J'espère aussi que lorsqu'un projet de loi à cet effet nous sera soumis, on n'en fera pas une affaire de parti, comme il est arrivé hier soir pour le bill du travail. On ne devrait pas dépenser ainsi l'argent du public pour retarder l'adoption du bill du travail. Je suis supposé n'appartenir à aucun des deux partis, dans cette assemblée et je n'en rougis pas.

M. HENDERSON : Ce n'est pas une supposition, mais une certitude.

M. VERVILLE : J'appuie de toutes mes forces la proposition de mon honorable ami (M. Pringle), mais je demande qu'on donne à la classe ouvrière et à tout le pays le temps de bien étudier la question.

M. E. G. PORTER (Hasting-ouest) : Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour approuver et appuyer la résolution en discussion, déposée cet après-midi par l'honorable député de Stormont (M. Pringle). L'an dernier j'avais inscrit à l'ordre du jour une proposition à peu près semblable. Je l'ai fait en réponse à de nombreuses demandes qui m'étaient adressées de différents côtés, disant que le temps était venu de saisir le Parlement de cette question importante, et que le Gouvernement avait le devoir d'élaborer un projet pour adoucir le sort des vieillards pauvres de ce pays. Avant et après avoir donné avis de ce projet de résolution, je me suis occupé de recueillir des données sur la question et d'étudier le point soulevé par l'honorable ministre du Travail, quant à la juridiction de ce Parlement en la matière. Au cours de mes recherches, j'ai constaté que nos prisons contiennent plus de détenus qui ont été conduits là par la pauvreté, la misère ou l'impuissance de gagner leur vie, que par leur mauvaise conduite. Je considère qu'un pareil état de choses est une honte pour un pays comme le Canada.



Comme l'a fait remarquer l'honorable premier ministre, la question est hérissée de nombreuses difficultés. Elle demande à être mûrement étudiée, si on veut que le plan qui sera adopté pour venir en aide aux vieillards pauvres et méritants, ne pèse pas d'un poids trop lourd sur les épaules des contribuables. J'ai étudié, non seulement le projet que nous discutons en ce moment, mais d'autres aussi, et je n'en ai pas trouvé qui ne présentait pas de graves objections.

Ainsi que l'honorable premier ministre l'a expliqué, il y a un instant, certains pays ont institué une pension de retraite pour la vieillesse et le système donne d'excellents résultats. Nous pouvons profiter de l'expérience acquise par ces pays, et avant de rien décider, nous devons nous assurer que la loi que nous voterons atteindra le but désiré. Un des grands obstacles que nous aurons à surmonter est le peu de densité de notre population. Le Canada est un pays relativement peu peuplé et nous ne devons pas adopter un plan qui constituerait une trop lourde charge pour les contribuables.

J'ai consacré beaucoup de temps et d'étude à cette question et je dois avouer que je n'ai pas encore trouvé une solution satisfaisante du problème. C'est un fait reconnu que les personnes âgées que les circonstances ou les malheurs ont réduit à la pauvreté sont dignes de la pitié de ceux qui sont en état de leur venir en aide, si un système pratique et efficace peut être trouvé. La résolution en discussion et celle que j'ai proposée l'an dernier demandant qu'on vienne en aide aux "pauvres méritants", et bien que cette restriction soit importante, il est très difficile de faire la distinction entre ceux qui sont méritants et ceux qui ne le sont pas.

L'honorable premier ministre a parlé d'une contribution volontaire soit des contribuables, en général, ou de ceux qui désireraient participer à un fonds de retraite constitué par ces contributions et augmenté d'une allocation de l'Etat.

Je considère que cette proposition nous rapproche considérablement de la solution du problème. Par ce moyen, il ne serait plus question d'assistance publique, et on ferait disparaître les objections signalées par l'honorable ministre du Travail, relatives aux attributions des législatures provinciales.

On a dit, avec beaucoup de vérité, que ceux qui sont âgés et pauvres aujourd'hui n'ont pas joui dans leur jeunesse des avantages dont nous bénéficions ; qu'ils ont été les pionniers de la civilisation dans ce pays et qu'ils ont dû subir des privations et des maux dont nous sommes exempts. Mais les jeunes de l'heure présente sont les pionniers de l'époque contemporaine, et nous avons à lutter contre des difficultés que ne connaîtront probablement pas ceux qui viendront après nous.

Si le Gouvernement peut élaborer un projet raisonnable pour répondre aux désirs de la population de venir en aide à la vieillesse nécessiteuse, je suis convaincu que ce projet sera favorablement accueilli par tout le pays.

M. LORENZO ROBITAILLE (comté de Québec) : J'approuve de tout cœur le principe énoncé dans la résolution soumise par l'honorable député de Stormont (M. Pringle). Il est possible que la mise à exécution d'un projet comme celui dont il est question dans cette résolution ne soit pas conforme aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, mais l'idée que comporte la résolution mérite assurément qu'on s'en occupe sérieusement. Au cours de ma carrière publique et privée, j'ai toujours porté un vif intérêt à la classe ouvrière, et vu que la circonscription que je représente compte un grand nombre d'ouvriers, je crois de mon devoir d'exposer mes vues sur cette question.

L'honorable premier ministre croit que l'Etat ne devrait pas supporter tout le poids financier d'un semblable projet, et l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) a expliqué la difficulté qu'il y a à faire la distinction entre le pauvre méritant et celui qui ne l'est pas. Mon honorable ami a aussi prouvé que le salaire modeste de l'ouvrier et le prix sans cesse augmentant de la vie, ne lui permettent pas de se priver d'une partie de son salaire pour alimenter une caisse de retraite.

Après ces déclarations de l'honorable premier ministre et de l'honorable député de Maisonneuve, je considère que le Gouvernement devrait nommer une commission chargée d'étudier si l'Etat devrait constituer lui-même une caisse de retraite, ou l'alimenter en partie. Cette commission pourrait aussi étudier toute la question et faire un rapport au Parlement. Dans certains pays européens, c'est l'Etat qui paie les pensions aux vieillards, et les résultats ont été très satisfaisants. En Allemagne, l'employeur retient chaque semaine une partie des salaires de tous ses employés. Cet argent est ensuite versé au trésor et mis au compte de chaque employé. Ces sommes finissent par représenter un joli capital, basé sur les annuités et converti en police d'assurance mutuelle. Pour faire la distinction entre les pauvres méritants et les autres, les noms de tous les ouvriers qui contribuent à la caisse de retraite et le chiffre de leurs contributions sont enregistrés par le maire et le secrétaire de la municipalité dans laquelle travaille l'ouvrier. Qu'un ouvrier travaille pendant une journée ou pendant des années, une somme proportionnée à sa contribution est placée à son crédit. Quand il a atteint soixante ans, soixant-cinq ans, ou l'âge fixé pour prendre sa retraite, il jouit du fruit de ses épargnes. C'est par ce moyen qu'on parvient à faire la distinction entre les pauvres méritants et les autres. L'argent au crédit de chaque ouvrier peut être appliqué à une police d'assurance sur la vie ou placé sur des immeubles qui prennent de la plus-value et accumulent des intérêts tant que l'ouvrier travaille. Celui qui commence à l'âge de vingt ans et travaille jusqu'à soixante ans, touche naturellement une pension plus élevée que celui qui ne travaille que dix ans.

Je porte un vif intérêt à cette question. Si une commission est instituée, j'espère que j'aurai l'occasion d'exposer devant elle et plus au long les idées que j'ai à peine ébauchées ce soir, et je crois pouvoir démontrer plus clairement que la réforme peut être accomplie d'une manière pratique et efficace.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je n'ai pas eu l'avantage d'assister au commencement du débat, mais je crois comprendre que l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) a des objections à la résolution, telle que rédigée, parce qu'elle constitue peut-être un empiètement sur les attributions des provinces. L'honorable député de Stormont (M. Pringle) aurait probablement pu rédiger sa résolution autrement—il en est peut-être encore temps—et conclure en demandant l'institution d'une caisse de retraite. Je crois que par cette modification on ferait disparaître l'objection signalée par l'honorable ministre du Travail ; car, sauf erreur, je crois qu'il n'y a rien dans la Constitution qui empêche le gouvernement fédéral de payer une pension aux vieillards dans la misère. Il ne faut jamais perdre de vue que l'accroissement du nombre des consommateurs dans le pays profite au gouvernement fédéral, sans rien apporter, ou très peu, aux gouvernements provinciaux.

Je ne suis pas certain que le pays soit disposé à voter une loi accordant une pension de retraite à la vieillesse, comme la chose se pratique en Allemagne et en Nouvelle-Zélande, mais s'il l'était je considère que c'est le gouvernement fédéral qui devrait fournir l'argent nécessaire à l'accomplissement de ce projet. Si l'honorable député de Stormont consent à modifier son projet de résolution dans le sens que je viens d'indiquer, je crois que cela ferait disparaître l'objection de l'honorable ministre du Travail.

Le sujet est vaste. L'honorable député du comté de Québec (M. Robitaille) a cité l'exemple de l'Allemagne. Du moins, j'ai cru comprendre que c'est de ce pays qu'il était question. Les hommes d'Etat et les économistes allemands ne sont pas sans inquiétudes sur les conséquences de cette loi, dans leur pays. Quand la caisse de retraite a été instituée, on croyait que les contributions des ouvriers suffiraient au service des pensions, du moins pendant un certain temps. Les espérances des hommes d'Etat et des économistes ne se sont pas réalisées et en dépit des énormes ressour-

ces dont dispose cet empire, ceux qui réfléchissent commencent à se demander si l'Allemagne ne s'est pas lancée dans une aventure qui peut compromettre sa sécurité financière. Nous avons aussi sous les yeux l'exemple des Etats-Unis qui a voté des pensions aux soldats invalides ou âgés. Tout le monde sait ce qui est résulté de cette loi. Il n'y a pas le moindre doute que la politique a beaucoup influé sur l'administration de la loi des pensions des Etats-Unis, mais il n'en reste pas moins que les résultats actuels sont stupéfiants. Il n'est pas du tout démontré que les influences qui se sont fait sentir aux Etats-Unis et probablement aussi en Allemagne, dans l'administration de cette loi, se feraient également sentir au Canada. Mais avant de se lancer dans un projet de cette nature, il me semble que nous devons nous renseigner complètement sur la manière dont le système a fonctionné dans les pays qui l'ont adopté soit d'une manière absolue, comme en Allemagne, soit d'une manière restreinte, comme aux Etats-Unis.

Je considère la résolution de l'honorable député de Stormont comme fort à propos, et très importante, sinon en vue d'une application immédiate, du moins comme moyen de faire étudier et comprendre la question. Le gouvernement fédéral devrait se mettre en correspondance avec les autorités provinciales pour en obtenir tous les renseignements possibles et trouver le meilleur moyen de leur venir en aide pour hâter la réalisation de cette réforme sociale. Il pourrait aussi se procurer des renseignements utiles et précis des pays étrangers qui ont déjà tenté l'expérience, afin que le Parlement soit bien informé et au courant de toute la question, avant de rien décider.

M. PRINGLE : Après les remarques de l'honorable premier ministre, je n'insisterai pas pour que ce projet de résolution soit mis aux voix. Quant à l'objection signalée par l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) elle est de pure formalité. La résolution pourrait facilement être modifiée, en retranchant les mots, " et la question des secours à donner à ceux qui sont infirmes et hors d'état de pourvoir à leur subsistance ". La résolution se trouverait ainsi libellée :

> La Chambre est d'avis que l'amélioration du sort des nécessiteux âgés et méritants mérite une prompte et sérieuse considération de la part du Gouvernement et du Parlement.

De cette manière, il ne pourrait plus être question de juridiction. L'honorable premier ministre a parlé de la contribution des ouvriers à la caisse de retraite. Après avoir étudié la question et consulté les dépositions recueillies par les comités, en Angleterre, je me suis abstenu, de propos délibéré, de demander une contribution de la par des ouvriers. J'ai constaté que les comités qui, en Angleterre, ont été chargés d'étudier cette question, sont opposés au système des contributions. Il est vrai que ce système a été en vigueur pendant un certain temps, en Allemagne. Mais je considère que les conditions ici sont tellement différentes que nous ne pouvons pas introduire ce système au Canada.

En Allemagne, le classe ouvrière est sous la surveillance constante de la police; les changements de domicile sont notés, on suit l'ouvrier de place en place, et on l'oblige à verser sa contribution. Le rapport d'un comité d'Angleterre, celui de lord Aberdeen, je crois, démontre d'une manière concluante la futilité du système des contributions, et le rejette complètement.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député voudra-t-il donner les raisons indiquées par le rapport?

M. PRINGLE : Je ne puis pas donner les raisons alléguées par le comité, car je n'ai pas ce rapport par devers moi. Je prends ces renseignements dans un ouvrage sur la question des pensions de retraite. Ce comité tranche aussi la question de l'effet désastreux que les pensions de retraite avaient sur les salaires ouvriers. Un paragraphe de ce rapport dit :

> L'effet désastrex qu'un système de pensions aurait sur les salaires a aussi été invoqué comme un obstacle au système; la proportion de la main-d'œuvre qui serait affectée par des pensions de retraite aux ouvriers âgés de plus de soixante-cinq ans, serait, comparativement, si faible, que nous n'attachons pas d'importance à cette objection.

L'honorable premier ministre a parlé des conditions qu'un homme devrait réunir pour avoir droit à une pension. La loi en vigueur dans la Nouvelle-Zélande y pourvoit; les comités en Angleterre, qui ont conclu en faveur d'une loi de pension à la vieillesse, ont mis dans leurs rapports des indications précises sur ce point. Tout cela est indiqué dans le rapport du comité de 1903 et on y voit toutes les conditions que doit réunir un homme pour avoir droit à la pension.

Pour en revenir au système des contributions, je dois dire que cette question a été discutée dans un congrès du travail où plusieurs millions d'ouvriers étaient représentés, et le système a été déclaré impraticable.

Je suis enchanté de l'accueil qui a été fait à ce projet de résolution et j'ai entendu avec plaisir l'honorable premier ministre et le ministre du Travail déclarer qu'ils s'occuperaient sérieusement de la question. J'aurais préféré qu'un comité chargé de l'étudier, fût nommé dès cette session, mais je me rends compte des difficultés que présente cette question. Certains écrivains anglais l'ont appelée, " the world's puzzle ".

Pour beaucoup d'hommes d'Etat et pour beaucoup de pays, ce fut, en effet, un rébus

indéchiffrable. C'est une question qui demandera du temps et de la réflexion, pour être réglée. Quant au fonctionnement du système dans les pays où il est en vigueur, je crois qu'on ne peut nier qu'il fonctionne à merveille dans la Nouvelle-Zélande. Quelques difficultés se sont produites à Victoria et dans la Nouvelle-Galles du Sud, mais elles ont été aplanies. J'aurai l'honneur de saisir encore une fois la Chambre de cette question, soit en déposant une motion demandant la formation d'un comité, soit, à une date plus éloignée, en déposant un projet de loi.

(Le projet de résolution est retiré.)

## MOTION RELATIVE AUX ACCIDENTS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. F. A. LAURENCE (Colchester) demande le dépôt :

D'un état indiquant:

1. Combien d'accident sont survenus sur l'Intercolonial, depuis qu'il a été mis en exploitation, occasionnant la mort de voyageurs, ou toutes autres personnes, non employés par la compagnie;

2. Combien d'accident survenus sur ledit chemin de fer, ont occasionné des blessures à des voyageurs, ou toute autre personne, non employés par la compagnie;

3. Dans combien de cas, une indemnité a até accordée aux représentants légaux des personnes tuées, comme résultat de poursuites intentées devant les tribunaux;

4. Dans combien de cas, une indemnité a été accordée aux familles, parents ou autres, des personnes tuées, sans l'intervention des cours de justice;

5. Dans combien de cas, une indemnité a été accordée à des personnes blessées, à la suite de poursuite devant les tribunaux;

6. Dans combien de cas, une indemnité a été accordée, sans poursuites, à des personnes blessées;

7. Quels sont les noms des personnes tuées, aux représentants desquels une indemnité a été accordée, après poursuite devant les tribunaux;

8. Quels sont les noms des personnes tuées, aux familles desquelles, parents ou autres, une indemnité a été accordée sans poursuite;

9. Quels sont les noms des personnes blessées, à qui l'on a payé une indemnité après poursuite devant les tribunaux;

10. Quels sont les noms des personnes blessées à qui l'on a accordé une indemnité sans poursuite devant les tribunaux;

11. Quel est le montant d'indemnité payé à chaque personne, à qui l'argent a été payé, quels sont la date et le lieu de l'accident, et rapportant brièvement les circonstances des accidents dans chaque cas mentionné dans la question n° 3;

12. Quel est le montant d'indemnité payé à chaque personne, à qui l'argent a été payé, quels sont la date et le lieu de l'accident, rapportant brièvement les circonstances des accidents dans chaque cas mentionné dans la question n° 4;

13. Quel est le montant d'indemnité payé à chaque personne, à qui l'argent a été payé, quels sont la date et le lieu de l'accident, rapportant brièvement les circonstances de l'accident dans chaque cas mentionné dans la question n° 5;

14. Quel montant d'indemnité a été accordé à chaque personne, à qui l'argent a été payé, quels sont la date et le lieu de l'accident, rapportant brièvement les circonstances de l'accident dans chaque cas mentionné dans la question n° 6;

Je sais que pour me fournir ces renseignements les employés du ministère des Chemins de fer devront se livrer à certaines recherches et faire certaines investigations ; je sais aussi que si on en avait le loisir, on pourrait peut-être trouver soi-même une grande partie de ces renseignements à la bibliothèque du Parlement et aux archives du ministère. Mais il en est, ceux qui se rapportent aux circonstances particulières à chaque cas, que l'on ne pourrait recueillir de cette manière. Pour beaucoup de gens, ces renseignements seraient d'un très grand intérêt et d'une valeur réelle ; en effet, ils leur permettraient d'analyser et de sérier les différents cas et d'en dégager quelque principe, quelque règle dont le Gouvernement s'est inspiré par le passé pour indemniser les personnes qui ont subi des pertes ou des préjudices de cette nature.

Je ne crains pas de l'affirmer, monsieur l'Orateur, il se trouve au ministère des Chemins de fer un assez grand nombre de ces réclamations au sujet desquelles il n'a pas été pris de décision, des réclamations qui n'ont été réglées en aucune façon. Il y en a qui sont là depuis des mois et même depuis des années. En ces sortes de matières on dirait que tous les moyens sont bons à prendre pourvu qu'on obtienne du délai, que l'on procède lentement. Je me plais à croire que les fonctionnaires ne recourent pas à ce procédé dans le but de lasser la patience des réclamants.

Tant que l'Etat se fera voiturier et surtout tant que ses chemins de fer transporteront des voyageurs, les accidents seront, il est vrai, presque inévitables, et le Gouvernement se verra, de temps en temps, sommé de payer de fortes indemnités de cette nature. Il va sans dire qu'il n'est pas question ici des accidents de chemins de fer dont peuvent être victimes les gens riches ou leur parents. Ces personnes sont en mesure de surveiller leurs intérêts et de faire valoir leurs réclamations. Je veux parler des gens de condition ordinaire, de ceux qui, ayant subi un préjudice, n'ont pas les moyens d'appeler les tribunaux à leur aide, et qui, dépourvus d'influence pécuniaire et politique, jouissent de bien peu de crédit auprès du Gouvernement pour faire valoir leurs réclamations.

En pareil cas, il arrive trop souvent qu'on laisse traîner l'affaire ou que, las d'attendre, le réclamant se voit obligé d'abandonner la partie. J'appellerai l'attention de la Chambre sur une couple de cas de cette nature qui me reviennent aujourd'hui à la mémoire. J'aimerais, si c'était possible, éveiller l'in-

térêt du Gouvernement à l'égard de ces personnes dont on aurait dû payer les réclamations, ou auxquelles le Gouvernement devrait, tout au moins, laisser savoir s'il sera fait droit à leurs réclamations. Ceci vous fait voir, monsieur l'Orateur, combien il importe, combien il est nécessaire d'avoir les renseignements que j'ai demandés ; car lorsque j'aurai le rapport par devers moi, je pourrai, en analysant les circonstances et les faits propres à chaque réclamation réglée par le Gouvernement, établir qu'en bien des cas on a indemnisé des personnes beaucoup moins dignes d'intérêt que celles dont je veux parler. Inutile de prétendre en ce moment que le règlement de ces litiges est fondé sur la seule responsabilité civile. Non seulement je sais que tel ne fut pas le cas par le passé, je sais aussi que ce n'est pas sur ce principe que l'on se fonde actuellement et qu'il n'en sera pas plus tenu compte à l'avenir. Le paiement des indemnités a été déterminé par des influences, des sollicitations, des raisons et des arguments absolument étrangers à la question de la responsabilité civile. A vrai dire, la population commence à croire, je devrais plutôt dire qu'elle se doute que le paiement des indemnités est parfois effectué par faveur plutôt que par égard pour la stricte question de responsabilité. Quoi qu'il en soit, on devrait faire un peu plus de cas des réclamations des intéressés, qu'ils soient ou ne soient pas dignes d'intérêt, et les étudier avec un peu plus de diligence.

J'ai dit me rappeler une couple de cas qui motivent la demande de renseignements formulée par la motion. J'ai dit aussi que le règlement des réclamations de cette nature n'est pas toujours fondé sur le strict principe de la responsabilité civile ; j'ajouterai qu'il ne devrait pas l'être. L'été dernier, un accident est survenu à un mille de la ville que j'habite, dans le comté que je représente. Un jour, un jeune homme du nom de Alexander McLeod était occupé, tout près du chemin de fer à mesurer des madriers pour le compte de son patron. Voyant un train rapide approcher, il s'aperçut qu'à quelques verges de l'endroit où il travaillait un madrier obstruait la voie. A l'instant même, sous l'impulsion du moment, il se précipite pour enlever le madrier. Son intention était incontestablement des plus louables; il voulait sans doute prévenir un accident et pensait sauver la vie des voyageurs. Il n'était peut-être pas nécessaire qu'il enlevât le madrier : la locomotive l'aurait peut-être fait elle-même. Cela, le jeune homme ne le pensa même pas. Rien ne l'obligeait à enlever cet obstacle. N'ayant pas placé là le madrier, il n'était certainement pas tenu d'exposer sa vie pour l'ôter. En cherchant à l'enlever, il fut frappé par la locomotive qui le tua. C'est en vain que la veuve et la famille de ce jeune homme s'adresseraient aux tribunaux ou réclameraient le paiement d'une indemnité en invoquant la responsabilité civile de l'Etat, parce que cela impliquerait négligence de la part du chemin de fer, négligence qui ne pourrait être établie. Je ne sais ce que ferait une compagnie, mais il est bien peu de compagnies de chemins de fer, je le sais, qui ne feraient le meilleur accueil à une réclamation de cette nature et n'accorderaient une indemnité à la veuve et aux orphelins, comme témoignage de reconnaissance envers celui qui a exposé ses jours pour prévenir un désastre du chemin de fer. Le Gouvernement ne saurait faire moins que cela. Voilà un cas où le principe de la responsabilité devrait rester étranger à la question de l'indemnité à accorder ; ce cas, j'invite le Gouvernement à l'étudier et le prie de faire en sorte qu'il soit accordé une indemnité à la veuve et aux enfants de la victime.

Je prie la Chambre de me pardonner de lasser son attention en me permettant de lui rappeler un autre cas que j'ai eu l'occasion de lui signaler l'année dernière. Après y avoir, comme d'autres de mes collègues, appelé l'attention du ministre des Chemins de fer, je pensais que celui-ci s'en occuperait. Je doute qu'il l'ait fait ; je crains que les pauvres intéressés en soient encore à attendre dans l'anxiété qu'on leur fasse savoir quel accueil sera fait à leur réclamation. Le 6 décembre 1902—il y a plus de quatre ans de cela—un des plus terribles accidents dont il soit fait mention dans les annales de l'Intercolonial se produisit dans le comté que je représente ici ; sept personnes y perdirent la vie et douze autres y reçurent des blessures plus ou moins graves : ce fut un vrai désastre. Voici, exposées en peu de mots, les circonstances qui accompagnèrent cet accident. Un convoi parti d'Halifax vers huit heures du matin, avait franchi les 60 milles qui séparent cette ville de celle de Truro ; à ce dernier endroit, on changea de locomotive, on dételа celle qui venait de faire le trajet et on la remplaça par une autre qui sortait de la remise ou des ateliers de réparation de l'Intercolonial. Elle semblait en ordre parfait ; du moins elle dû l'être.

Le train quitta la gare de Truro, mais il n'avait pas encore franchi 8 milles que, sans cause apparente, le ministre l'a dit,—et je vais appuyer tout particulièrement sur ce point,—le temps étant superbe, la voie libre de tout obstacle, parfaitement droite et de niveau, les rails en excellent état, la locomotive sous les soins d'un mécanicien d'expérience, il dérailla tout à coup ; la locomotive fut précipitée dans le fossé, les voitures à voyageurs s'empilèrent par dessus et sept personnes furent tuées, au nombre desquelles se trouva le mécanicien qui, circonstance qui lui fait honneur, était bravement resté à son poste.

Les victimes de cet accident sont des gens de condition modeste. Inutile de les offenser en disant d'eux qu'ils sont pauvres, mais

M. LAURENCE.

leur condition est telle qu'il y aurait injustice flagrante à les obliger de s'adresser aux tribunaux pour faire reconnaître le bien fondé de leurs réclamations. Ils ne le peuvent pas. Jusqu'à présent—j'allais dire que l'on ne s'est pas encore occupé d'eux, mais ce n'eût pas été exact, puisque, il y a quelques mois, le ministre fit tenir une enquête sur cet accident. Je ne me suis jamais, nul ne m'a jamais expliqué la raison d'être de cette enquête. Je me demande de quelle utilité peuvent être des investigations faites quatre ans après l'accident, quand la voie a été réparée, que les rails en ont été renouvelés plusieurs fois, quand la locomotive est peut-être mise de côté et reléguée aux rebuts et que les témoins de l'accident, disséminés par tout le pays, ne peuvent plus raconter ce qu'ils ont vu.

Le jour même de l'accident, le coroner, homme intelligent, fit une enquête avec le concours d'un jury composé d'hommes du peuple, qui examinèrent la voie et la locomotive. Cette enquête se fit sous la surveillance de l'inspecteur de la voie. Tous les fonctionnaires et employés pouvant fournir quelque renseignement furent sommés de venir rendre témoignage ; tous les témoins de cet accident, qui se produisit en plein jour, furent appelés à faire leur déposition devant le jury du coroner. Selon toutes les apparences, cette enquête fut aussi complète que possible. Je ne vois qu'une seule raison pour que le ministre ait fait faire une nouvelle enquête quatre ans après celle du coroner : le désir de découvrir quelque circonstance susceptible d'atténuer les conclusions du verdict du jury du coroner. Ce jury recueillit les dépositions, et si je donnais lecture des déclarations que les témoins firent sous la foi du serment, chacun reconnaîtrait le bien fondé du verdict du jury du coroner. Afin de dissiper tout doute, je vais donner lecture de ce verdict :

Nous constatons que Samuel Trider, W. B. Macdonald, Murdock McLean, William Waugh, William Kennedy, John O'Toole et Minnie Croake ont trouvé la mort le sixième jour de décembre 1901, à la station de Belmont, dans un accident de chemin de fer provenant de ce que, s'étant détaché, le chasse-pierres de la locomotive n° 239 est venu en contact avec les traverses du chemin de fer; et nous constatons aussi que la remise à locomotives de Truro n'est pas actuellement en état convenable.

Voilà le verdict du jury du coroner. Les employés du réseau jurèrent avoir vu le train passer la station de Belmont à une vitesse de 35 ou 40 milles à l'heurer, et voler dans toutes les directions les pièces de chêne du chasse-pierres. Ils purent constater sur le sol gelé et sur les traverses les traces qu'y laissa le chasse-pierres après s'être détaché, et qui laboura le sol jusqu'au moment où il fit dérailler la locomotive. Dans un cas comme celui-là, les responsabilités sont difficiles à établir. Un quart d'heure avant l'accident, la locomotive sortait de l'atelier des réparations. Les employés étaient sans aucun doute tenus de veiller à ce qu'elle fût en parfait ordre. Les employés déclarent eux-mêmes que la remise à locomotive était dans un état tel qu'il leur était impossible de s'introduire en dessous de la locomotive, et que celle-ci était revenue d'un voyage antérieur tellement couverte de glace qu'ils ne pouvaient dire si elle était en bon ou en mauvais ordre. Il est absolument certain que le déraillement, le renversement de la locomotive fut causé par la chute du chasse-pierres dont les attaches n'étaient pas assez solides.

Je vais maintenant consacrer quelques instants à exposer au Gouvernement les raisons qui devraient le déterminer à accorder une indemnité quelconque à ces pauvres malheureux—et je regrette que le ministre des Chemins de fer ne soit pas à son siège en ce moment. Ces gens ne m'inspirent pas plus d'intérêt qu'ils n'en inspirent aux autres membres de la Chambre ; ils ne sont ni de mes amis ni de mes clients, et je ne pense pas connaître un seul d'entre eux. Mais je crois que dans un cas comme le leur, le Gouvernement devrait s'empresser de se porter à leur secours. Ce sont des gens de condition modeste qui ne se montrent pas bien exigeants.

Cet accident, je le répète, se produisit en 1901. M. Blair exerçait alors la charge de ministre des Chemins de fer et des Canaux, et j'ai lieu de penser, du reste les documents officiels m'apprennent qu'à l'époque où il était ministre, feu M. Blair avait dû considérer le verdict du jury du coroner comme définitif, puisqu'il s'était abstenu de faire faire de nouvelles investigations par le personnel de son ministère. L'enquête lui avait paru complète et satisfaisante. Estimant que le jury concluait à la négligence de l'administration du chemin de fer, il prit ses mesures pour effectuer le règlement des réclamations. L'agent des réclamations fut chargé de se transporter sur les lieux et d'aller voir les intéressés. Il fit rapport au ministère des Chemins de fer, après quoi le ministère de la Justice fut saisi de l'affaire. Il allait effectuer le règlement des réclamations, lorsque survint la démission de feu M. Blair.

A l'appui de ce que j'avance je crois devoir donner lecture d'une lettre d'un avocat marquant de Truro qui s'est chargé de la cause d'une de ces personnes, et qui a dû le faire par obligeance, parce que je ne crois pas que sa cliente soit capable de lui payer des honoraires. Il présenta une pétition de droit contre le Gouvernement. L'affaire n'a jamais été entendue, elle n'a jamais été instruite et n'est même pas pendante.

L'hon. M. HAGGART : A-t-on accordé un *fiat* ?

M. LAURENCE : Non.

L'hon. M. HAGGART : L'a-t-on refusé ?

M. LAURENCE : Non ; mais la pétition fut présentée, et le ministère de la Justice

convint qu'il n'était pas besoin de *fiat*, attendu que le dépôt de la pétition suffisait à garantir la réclamation contre la loi sur la prescription.

La lettre dont j'ai parlé est ainsi conçue :

Je vous inclus une copie de la pétition de droit en cette affaire: elle s'explique par elle-même. Elle fut présentée au secrétariat d'Etat au commencement de décembre 1903, c'est-à-dire moins d'un an après l'accident, ainsi que le veut la loi de lord Campbell. Je ne crois pas qu'il ait jamais été accordé de *fiat*, mais le secrétariat d'Etat et le ministère de la Justice ont reconnu que le dépôt de la pétition suffisait à protéger la réclamation contre la prescription. Avant ou après le dépôt de la pétition, le ministère des Chemins de fer avait confié l'affaire à M. E. H. Allen, agent des réclamations à Moncton. Dans une lettre du 23 mai 1904, M. Allen me disait qu'un mois auparavant il avait transmis son rapport où il déterminait la somme que, selon lui, madame Waugh devait recevoir en règlement de sa réclamation (relativement à la mort de son mari.)

Le ministre de la Justice d'alors, aujourd'hui juge en chef du Canada, invita le représentant du comté, M. Gourley, à passer à son cabinet dans le but de chercher à effectuer un arrangement. M. Gourley dit qu'il se rendit au cabinet du ministre, mais qu'il ne put rencontrer ce dernier avant la clôture de la séance de la Chambre. L'affaire en resta là. Plus tard, je reçus de M. Allen une nouvelle lettre où il me disait :

J'ai le plaisir de vous informer que le ministère a résolu d'effectuer le règlement de la réclamation de madame Waugh relativement à la mort de son mari, William C. Waugh, qui perdit la vie dans l'accident de chemin de fer qui se produisit à Belmont, le 6 décembre 1902. Sans assumer aucune responsabilité en cette affaire, le ministère est en mesure de régler la réclamation sous forme de gratification. Veuillez me laisser savoir quelle indemnité vous pensez que votre cliente serait disposée à agréer, je verrai ensuite ce que nous pourrons faire dans son cas.

A cette lettre je répondis :

J'ai reçu votre lettre du 7 courant par laquelle vous me demandez qu'elle somme Mme Waugh accepterait en règlement de sa réclamation relative à la mort de son mari, survenue à Belmont le 6 décembre 1902.

Il demande qu'on lui paie $2,000. Je tenais à donner lecture de cette lettre et à faire cette déclaration au sujet de cette affaire, afin de démontrer que bien qu'il eût évidemment l'intention de faire droit à cette réclamation, et cela parce que la responsabilité du chemin de fer lui semblait établie de façon à n'en pas douter, feu M. Blair sortit du cabinet avant que l'affaire pût être réglée.

Le ministre actuel n'étant pas encore nommé lors de l'accident, ni au fait des circonstances, ni sollicité au même point que M. Blair d'en finir, on s'explique qu'il ne se soit pas plus intéressé à cette affaire ; mais je regrette de le dire, il l'a laissé traîner d'année en année jusqu'à présent. Je crois que s'il s'était trouvé à la tête du département lors de l'accident il aurait fait comme l'ancien ministre. Au cours de la dernière session il nous a dit qu'en prenant la direction du département il s'était empressé de demander à ses fonctionnaires ce qu'on avait fait au sujet de l'accident de Belmont. C'est ce qu'il nous a dit, le 9 juillet, l'année dernière. J'ai ici sa déclaration et je vais la lire :

On m'a répondu que le département des Chemins de fer n'avait pas fait d'enquête parce que l'enquête du coroner avait été si complète qu'on avait jugé inutile d'en faire une autre.

Voilà donc ce que le ministre actuel a appris de ses fonctionnaires en prenant la direction du département. Et il se guide là-dessus, il ne fait pas d'enquête ; il paraît admettre, avec ses fonctionnaires, qu'il a été fait une enquête minutieuse et complète. Je n'aime pas que le ministre prétende que l'enquête faite par le coroner le dispense d'en faire une à son tour, surtout lorsqu'il refuse, comme il le fait, de se conformer aux conclusions du coroner. Je ne crois pas que le ministre aille s'engager dans une voie aussi fausse. Si l'enquête du coroner dispense le département d'en faire une autre, elle devrait pouvoir servir de base au règlement de la question de responsabilité et d'obligation. Tous ceux qui se sont fait tuer dans cet accident voyageaient en seconde. On compta parmi les morts une jeune femme d'Halifax, deux habitants de Terre-Neuve, un de l'île du Prince-Edouard, un de New-Glasgow, comté de Pictou, et un du comté que je représente. Ils étaient tous gens de peu de moyens. Je crois en avoir dit suffisamment. Tout ce que j'ai à reprocher au ministre actuel, c'est de ne s'être pas occupé de régler cette affaire d'une façon ou d'une autre. Je lui reproche à lui et à son département, d'avoir temporisé. Je ne l'accuse pas de vouloir rester indifférent à des réclamations comme celle-ci. Je n'aimerais pas à croire que le département voulût lasser la patience des réclamants et s'en tirer sans rien payer. Je préfère croire que l'attention du ministre a été absorbée par des affaires plus importantes. Comme il est absent, je dirai au premier ministre lui-même qu'il est non seulement raisonnable, mais absolument juste et équitable de s'occuper de cette affaire et d'accorder, si c'est possible, une indemnité aux réclamants.

M. E. M. MACDONALD : Monsieur l'Orateur, la question signalée à la Chambre par l'honorable député de Colchester est très importante pour la population établie le long de l'Intercolonial. La Chambre trouvera juste, j'en suis sûr, que les habitants des provinces desservies par l'Intercolonial puissent réclamer des dommages-intérêts à cause d'accidents survenus sur ce chemin, tout aussi bien que peuvent en réclamer les gens établis le long des lignes appartenant à des compagnies. On nous parle souvent des difficultés auxquelles l'exploitation des che-

mins par des compagnies donnent naissance, et des conditions onéreuses imposées aux habitants des régions desservies par ces chemins de fer. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami a fait voir à la Chambre que, sous ce rapport, ceux qui sont établis le long de la ligne de l'Intercolonial sont dans une situation beaucoup plus désavantageuse que ceux qui demeurent le long des lignes appartenant à des compagnies.

Mon honorable ami a fait voir le bien fondé de certaines réclamations où il s'agit de personnes tuées ou blessées dans des accidents, et il a signalé aussi les difficultés à surmonter pour arriver à faire accorder à ces réclamations l'attention qu'elles méritent. La méthode suivie par le Gouvernement pour l'examen de ces réclamations, laisse beaucoup à désirer, en somme. On viendra peut-être nous dire que quiconque désire faire valoir une réclamation et présenter une pétition de droit, peut obtenir un fiat du solliciteur général du Canada, et intenter une poursuite devant la cour d'échiquier. Oui, mais voilà une procédure très difficile à faire, pour un homme pauvre, qui demeure à mille milles d'Ottawa et de la cour d'échiquier, et qui désire faire valoir ses droits.

Il songe qu'il va entrer en lutte avec le gouvernement du pays et qu'il n'a pas les moyens de travailler à faire triompher sa demande. Il s'ensuit que beaucoup de réclamants sont forcés d'abandonner des réclamations justes et raisonnables. Un avocat des Provinces maritimes qui se charge d'une de ces réclamations est obligé de se choisir un représentant à Ottawa, car la cour d'échiquier est très loin de la scène de l'accident, excepté dans les rares occasions où il arrive au juge de cette cour de nous faire une visite. Il s'ensuit que, pour cette seule cause, nombre de réclamations que les gens des Provinces maritimes auraient absolument raison de faire devant la cour ne sont jamais décidées. On dira peut-être que le Gouvernement ne doit pas encourager les procès, et cet argument me semble mériter considération. Mais si les difficultés d'un procès, auxquelless seul le riche peut faire face, se compliquent de certaines dispositions de loi édictées pour protéger un chemin de fer de l'Etat à un plus haut degré que des cheminis de fer appartenant à des particuliers, il en résulte un état de choses qu'il est du devoir de ce Parlement de faire disparaître au moyen d'une loi. Il est difficile à un simple député de faire adopter une proposition d'amendement à la loi des chemins de fer de l'Etat, mais j'ai, quand même inscrit au feuilleton une proposition de loi ayant pour objet de modifier la loi des chemins de fer de manière à faire disparaître ces difficultés que rencontre toujours celui qui a des dommages-intérêts à réclamer. J'ai parlé des difficultés qui se présentent lorsqu'il s'agit de plaider, mais quelles sont les difficultés antérieures au procès ? D'après le système d'administration des chemins de fer de l'Etat, qui a régné jusqu'à présent, si un chemin de fer blesse une personne, tue un animal ou met le feu quelque part, un fonctionnaire de ce chemin visite le lieu de l'accident et fait une enquête sans formes officielles. Il prend les déclarations faites par les intéressés au sujet de l'accident d'où proviennent les dommages. Les parties ne sont pas représentées par des avocats. Je puis dire que le représentant actuel du Gouvernement en pareilles circonstances, connaît très bien ce qu'il a à faire, et que son mode d'examen et sa manière de traiter le public donnent entière satisfaction. Il est un juré qui se rend sur les lieux et qui recherche les faits. Or une question de négligence est, après tout, une question de faits. On peut dire que ce fonctionnaire ne fait jamais preuve de partialité en faveur du réclamant. Au contraire, il craint de trop accorder. Si son verdict était accepté par le Gouvernement, ce système serait assez satisfaisant. Mais après cette enquête *ex parte*, il fait son rapport au département, et ce rapport reçu par le département, le rédacteur des lois s'arroge non seulement le droit de juger de la loi relative à la question, mais, il entreprend de reviser, comme le ferait une cour d'appel, la décision rendue au sujet des faits découverts par le fonctionnaire qui a été faire, sur le lieu même de l'accident, un examen des plus minutieux. Voilà qui est manifestement injuste. Mais il y a une autre cour d'appel. Lorsque ce gentleman qui n'a jamais vu le théâtre de l'accident ni entendu les parties, a revisé ce rapport *ex parte* de l'agent préposé aux réclamations, il faut porter l'affaire au département de la Justice où les savants juristes chargés d'étudier ces questions s'arrogent le droit d'ignorer les décisions auxquelles en est arrivé le tribunal de première instance, de sorte que, après avoir passé par tous ces tribunaux, vous ne pouvez plus dire ce qu'était votre réclamation au début. Si le plaignant pouvait se procurer assez d'argent pour envoyer un avocat à Ottawa présenter une pétition de droit et induire le Gouvernement à accorder un fiat, que devrait-il faire ? Supposons qu'ils s'agisse de la destruction de ses bestiaux par l'Intercolonial, s'il était assujetti à la même loi que son ami de la province d'Ontario, il n'y aurait pas beaucoup à redire. Mais la loi des chemins de fer de l'Etat, articles 26, 27, 28 et 29, fait retomber le fardeau de la preuve sur le demandeur dans tous les cas, et contient des exemptions spéciales de responsabilité par rapport aux bestiaux tués ou blessés, selon la manière dont ils se sont rendus sur le chemin de fer, conditions qu'on ne trouve ni dans le droit commun ni dans la loi des chemins de fer. L'article 237 de la loi des chemins de fer dit, au sujet de la responsabilité d'une compagnie de chemin de fer en pareilles circonstances :

Quand un animal errant sur la voie publique ou autrement, pénètre sur la propriété de la compagnie et s'y fait tuer ou autrement bles-

ser par un convoi, le propriétaire de l'animal ainsi tué ou blessé aura droit de recouvrer les dommages-intérêts résultat de cette perte ou de ces blessures en poursuivant la compagnie devant tout tribunal de juridiction compétente, à moins que la compagnie, de l'avis du tribunal ou du jury chargé de la cause, établisse que l'animal était en liberté par suite de négligence ou de l'acte volontaire ou de la faute de son propriétaire ou de l'agent de ce dernier, ou de la personne qui avait la garde de cet animal, ou de l'agent de cette personne; mais le fait qu'un tel animal n'était pas sous la garde d'une personne ou de personnes capables d'en avoir soin ne devra pas, pour les fins du présent paragraphe, priver le propriétaire de son droit à indemnité.

Cet article signifie qu'il n'y a pas de présomption contre le propriétaire, au sujet de sa réclamation contre la compagnie. Mais la loi, concernant le malheureux cultivateur dont l'animal a été tué sur l'Intercolonial, contient six articles d'après lesquels il y a présomption de négligence contre lui. Il peut avoir perdu une couple de vaches valant de $20 à $50. C'est beaucoup pour un homme pauvre, c'est la perte de ce qui lui semblait un élément considérable de prospérité. Quand même il aurait de l'argent pour intenter une poursuite, il s'apercevrait des difficultés dont a parlé mon honorable ami (M. Laurence). Même s'il décide d'entrer en négociations avec le Gouvernement il rencontre, là encore, des difficultés insurmontables. C'est pourquoi, depuis plusieurs années, on aime mieux renoncer à une indemnité que de travailler inutilement à l'obtenir. Mais tout cela a fait naître de l'aigreur parmi le peuple et lui a fait croire qu'il n'y a pas de loi dans le pays pour protéger le pauvre contre le Gouvernement.

Prenons, par exemple, le pauvre cultivateur qui demeure le long de l'Intercolonial, et qui peut avoir, en arrière de sa ferme, une terre à bois d'où il tire son bois de chauffage. Cette terre à bois contribue, dans une large mesure, à augmenter la valeur de sa ferme. Voulez-vous connaître la situation de cet homme-là par rapport à sa terre à bois et au chemin de fer qui la longe ? Lisez l'article 61 de la loi des chemins de fer de l'Etat. Voici le texte de cet article :

Tous les chardons et toutes les autres plantes nuisibles croissant sur l'emplacement du chemin de fer et y appartenant seront coupés et tenus constamment coupés ou arrachés.

Je ne trouve pas d'autre article qui fasse retomber une certaine responsabilité sur le Gouvernement au sujet des efforts à faire pour éviter le feu. Supposons qu'un incendie soit allumé par une locomotive, le département des Chemins de fer et les juristes qui contrôlent les opinions émises par les fonctionnaires subordonnés vous diront que, lors même qu'il serait établi que l'incendie a été allumé par cette locomotive, le particulier qui se prétend lésé ne saurait obtenir de dommages-intérêts du Gouvernement que s'il prouve que les chardons et autres plantes nuisibles avaient été abattus. Le département peut se prétendre exempt de la responsabilité qui est reconnue dans tous les autres départements. Il en est résulté que nombre de pauvres, dans ces provinces-là, ont été pour ainsi dire ruinés par l'incendie ou par suite de la destruction de leurs terres à bois et parce qu'ils avaient perdu leurs moyens de subsistence, car le bois leur est aussi précieux que la culture du sol. Est-il juste que cette loi soit celle qui s'applique à cette partie-là du pays et qu'il y ait une autre loi entièrement différente pour celui qui demeure le long d'un chemin de fer d'une compagnie ? Voici la loi qui s'applique en pareilles circonstances:

En cas de dommages causés à des récoltes, terrains, clôtures, plantations, ou bâtiments et leur contenu, par un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, la compagnie qui se sert de cette locomotive, qu'elle soit ou non coupable de négligence, est responsable des dommages ainsi causés, et peut être poursuivie, devant toute cour compétente, en recouvrement du montant de ces dommages.

Pourvu que, s'il est établi que la compagnie a employé des appareils modernes et efficaces, et que, d'ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, la somme totale d'indemnité recouvrable en vertu du paragraphe deux du présent article, à la suite d'une ou plusieurs réclamations pour des dommages causés par un ou des incendies allumés par la même locomotive et dans la même occasion, n'excède pas cinq mille piastres; cette somme sera répartie entre ceux qui auront éprouvé des pertes, comme le tribunal ou le juge le pourra décider.

C'est-à-dire qu'en droit, le fardeau de la preuve retombe sur la compagnie de chemin de fer ; c'est à elle qu'il incombe de prouver que l'incendie ne provient pas du fonctionnement de ses locomotives. Mais cet article a été adopté après force contestation, et après qu'une des causes, celle de Roy contre le Pacifique, eût été soumise au comité judiciaire du conseil privé. Ce n'est qu'après une discussion acharnée qu'on l'a définitivement incorporé dans la loi des chemins de fer. En 1903, le Parlement a pensé que le principe de cet article était un principe clair et juste qu'il convenait d'appliquer aux compagnies de chemins de fer et que c'était là une manière équitable de déterminer la responsabilité. Mais il s'est présenté, à ma connaissance, des cas où les fonctionnaires du département des Chemins de fer ont prétendu que lors même qu'un incendie se serait allumé à cinq pieds de la clôture d'un chemin de fer, par un jour d'été, à un endroit où il n'y avait personne qui eût pu mettre le feu, le particulier dont la propriété avait été détruite par le feu, n'avait pas de réclamation à présenter. Ces messieurs refusaient donc de conclure naturellement, comme ils auraient dû le faire, que le feu provenait d'une étincelle échappée d'une locomotive qui avait passé par là cinq ou dix minutes auparavant. Il

y a, dans toutes les parties de ces provinces-là, des gens qui ont souffert des dommages et dont les réclamations ont eu le sort que j'ai mentionné. Les fonctionnaires du département ont entrepris de reviser et d'infirmer une décision des fonctionnaires subordonnés qui avaient fait des enquêtes dans ces cas-là.

Mon honorable ami (M. Laurence) a fait voir les difficultés relatives aux réclamations pour dommages Je ne m'attarderai pas à étudier dans tous ses détails le très habile plaidoyer qu'il a fait pour établir la nécessité de trouver un certain moyen de remédier au mal ; mais je soumets à la Chambre que cet état de choses ne devrait pas subsister. Je soumets que les griefs signalés par mon honorable ami et que je me suis efforcé moi-même de représenter aussi bien que possible, sont dignes d'attention. Je soumets que la population des Provinces maritimes qui est établie le long du chemin de fer de l'Etat a droit de recevoir la même protection que les habitants des autres parties du Canada, qu'il faudrait appliquer à la Couronne le même principe qu'à toute compagnie de chemin de fer. Je soumets, en outre, que le département des Chemins de fer devrait comprendre certains moyens de remédier à certains états de choses. Il devrait être nommé un fonctionnaire ayant charge d'étudier les réclamations de cette nature et dont les conclusions n'auraient pas à être revisées par d'autres fonctionnaires n'étant pas en état de juger s'il avait tort ou raison. Il est bien facile de dire à une personne dont les animaux ont été tués, que le rédacteur des lois du département est d'opinion que le Gouvernement est légalement responsable. Mais elle vous répondra: J'ai soumis ma cause au monsieur qui est venu chez moi, et il m'a dit qu'il pensait que la barrière avait été laissée ouverte et que les bestiaux avaient pénétré sur le terrain du chemin de fer, ou qu'il était évident que l'incendie avait été allumé par une étincelle tombée de la locomotive.

Il ne sert de rien de dire que le juriste du ministère est plus au courant des faits que cet inspecteur. La responsabilité dépend des circonstances et devrait être fixée par un fonctionnaire après une enquête personnelle. Par conséquent, j'appuie volontiers la proposition de l'honorable député.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.) : Cette question a tant d'importance qu'on m'excusera si je le discute pendant quelques instants. Je n'ai pas eu le privilège d'entendre le raisonnement de l'honorable député qui a soumis ce projet de résolution (M. Laurence), mais j'ai écouté les commentaires du représentant de Pictou (M. Macdonald). Au cours des quatre ou cinq dernières années, je me suis étonné qu'un riverain de l'Intercolonial n'eût pas agité ce problème et demandé la modification de la loi sur les chemins de fer de manière à l'appliquer à l'Intercolonial, en tant qu'elle a trait à ces questions d'incendie et de clôture.

Le représentant de Pictou a signalé la différence entre la loi générale des chemins de fer et celle qui s'applique à l'Intercolonial. Il serait oiseux de revenir sur ce qu'il a dit. Toutefois, il y a lieu d'ajouter ceci : je n'ai jamais pu comprendre pourquoi le ministère, quand il a cru à propos de modifier la loi générale sur les chemins de fer, n'a pas jugé nécessaire de faire subir des retouches à la loi qui régit l'Intercolonial. Il serait peut-être utile de retracer brièvement l'évolution de la loi générale et de mentionner quelques-unes des circonstances qui ont motivé ses modifications.

Occupons-nous, par exemple, des clôtures. Le droit coutumier n'exigeait pas la pose d'aucune clôture. Une loi, qui remonte aux premiers temps des annales des chemins de fer, obligea les compagnies à poser des clôtures mais, d'une manière ou d'une autre, ces dernières opérèrent peu à peu des changements, si bien qu'elles ne furent plus responsables du dommage causé. En fin de compte, une compagnie de chemin de fer ne fut tenue d'indemniser le propriétaire que lorsque les bestiaux avaient gagné la voie ferrée de son terrain voisin ou à travers la clôture de son champ. Je n'ai pas eu le temps d'étudier attentivement toutes les lois sur ce sujet, mais je crois qu'en 1889 il fut décrété que les compagnies de chemins de fer seraient responsables lorsque les bestiaux appartiendraient au propriétaire de la terre ou auraient le droit de se trouver à cet endroit, même dans le cas où le propriétaire du terrain l'aurait loué au propriétaire des bestiaux.

En 1903, lors de la modification et de la refonte des lois sur les chemins de fer, le Parlement jugea nécessaire d'abroger cette disposition et de rendre la compagnie responsable dans tous les cas, pour ainsi dire, à moins qu'elle ne pût établir que le propriétaire avait réellement été négligent. Le paragraphe 4 de l'article 237 décrète que la compagnie est responsable, à moins que la compagnie n'établisse que l'animal était en liberté par suite de la négligence, de l'acte volontaire ou de la faute de son propriétaire. Je sais que les décisions des tribunaux diffèrent quelque peu. La question n'a pas encore, que je sache, été soumise à la cour suprême du Canada, mais les cours de justice de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick ont rendu une multitude d'arrêts et, sauf dans une cause jugée dans la province d'Ontario, elles ont toujours décidé que, quelle que soit la manière dont les bestiaux se sont engagés sur la voie ferrée, la compagnie est responsable, à moins d'établir qu'il y a eu négligence coupable. Autrement dit, c'est à la compagnie à prouver

la négligence et non au particulier à se disculper. La situation empira au point que le Parlement intervint et modifia la loi.

Il y a aussi la question des incendies. Le représentant de Pictou a mentionné l'article 239 qui a trait à ce sujet. Cette loi a aussi subi des transformations successives avant de parvenir à son état actuel. Les tribunaux ont d'abord décidé que, le Parlement ayant autorisé la compagnie à établir un chemin de fer, celle-ci n'était pas responsable du dommage causé par ses locomotives, si l'on ne prouvait pas qu'il y avait eu négligence de sa part. Or, il devint presque impossible d'établir qu'une compagnie de chemin de fer avait été négligente. Il fallait démontrer que la cheminée de la locomotive n'était pas munie d'un pare-étincelles suffisant, et le cultivateur dont les bâtiments étaient en flammes ne pouvait pas escalader la locomotive et examiner si la cheminée était défectueuse. Par conséquent il fut presque impossible de se faire indemniser par une compagnie de chemin de fer des pertes causées par un incendie qu'elle avait allumé. Si ma mémoire est fidèle c'est en 1889, dans la cause de Rainville contre le Grand-Tronc, que fut décidé pour la première fois qu'une compagnie était responsable des pertes causées par un incendie. Dans le cas en question la grange d'un cultivateur, située très près de la voie ferrée, avait été incendiée. De ce que les flammes furent découvertes peu de temps après le passage du train, le jury conclut qu'une étincelle avait mis le feux aux mauvaises herbes qui croissaient le long de la voie et que le feu s'était communiqué à la grange. Cette décision, je crois, a été rendue par la cour d'appel de l'Ontario et elle a été confirmée par la cour suprême du Canada.

Cet état de choses obligea le Parlement à intervenir de nouveau et à modifier la loi. A présent, une compagnie est presque toujours responsable lorsqu'un incendie se déclare le long de sa voie ferrée. Ainsi que je le disais en commençant, je n'ai jamais pu comprendre pourquoi le Parlement, quand il a modifié la loi générale sur les chemins de fer à cause de ces décisions, n'a pas jugé à propos d'appliquer ces modifications à l'Intercolonial.

Le représentant de Pictou a suggéré de soumettre ces questions à la décision d'un fonctionnaire de l'Etat. Je ne suis pas de cet avis. Je crois que le propriétaire des bestiaux, des clôtures, des granges, des moissons, celui qui est lésé doit avoir le droit de se présenter devant les tribunaux ordinaires du pays et de poursuivre l'Intercolonial aussi bien que toute autre compagnie de chemin de fer. Je ne comprends pas pourquoi l'Intercolonial, qui prend rang parmi les voituriers et qui profite de tous les privilèges que la loi leur confère, ne serait pas soumis à toutes leurs obligations et, autant que possible, aux prescriptions de la loi générale sur les chemins de fer et des autres lois concernant les voituriers. A mes yeux, l'honorable député qui a soulevé cette question mérite les plus grands éloges. J'ai confiance que le ministère prendra sous peu des mesures afin de soumettre l'Intercolonial aux dispositions de la loi générale qui a trait aux poursuites en recouvrement d'indemnités.

M. W. S. LOGGIE (Northumberland) : Il y a près d'un an, j'ai eu le privilège de saisir le Parlement de cette question. Je dois dire que j'approuve cordialement les déclarations des représentants de Colchester (M. Laurence) et de Pictou (M. Macdonald). Je répète ce que je disais alors, je ne puis comprendre pourquoi un cultivateur riverain de l'Intercolonial ne serait pas aussi en état de se faire indemniser que celui qui habite près de la voie ferrée d'une compagnie autorisée par l'Etat. Inutile de revenir sur ce qui a déjà été dit. Je profite de l'occasion pour insister auprès de la Chambre sur la gravité de ce problème. Au cours de la première semaine du mois courant, vingt-six de mes commettants ont été blessés par l'Intercolonial et un autre a été blessé dans un accident survenu sur un train en marche. Ces gens chargeaient du bois destiné à une fabrique de pâte de bois de la ville où j'habite et, pendant que le train était en mouvement, il en a frappé un autre et vingt-six de mes électeurs furent blessés, les uns grièvement, et un autre fut tué. Voilà une autre preuve de l'importance d'agir avec la plus grande générosité en pareille matière. Naturellement, il serait injuste de dire dans le moment que l'Etat ne se montrera pas généreux dans le cas qui nous occupe. L'affaire est déjà soumise au ministre. Je l'en ai saisi moi-même et j'apprends que deux avocats de mon comté sont en route afin de faire appel au ministre. Je ne crais pas un déni de justice dans le présent cas, car il semble établi que les employés de l'Intercolonial étaient en faute. Si cela est démontré, j'imagine que les parents de la victime et les blessés recevront une légitime indemnité.

Je m'empresse de corroborer ce qu'on a dit et d'insister auprès du ministre des Chemins de fer et des Canaux...

M. TAYLOR : Qui n'est pas ici.

M. LOGGIE : Eh bien, il en aura connaissance, sans doute. S'il est absent, le très honorable premier ministre est ici et cela suffit. Je les prie d'examiner s'il ne serait pas à propos de modifier la loi sur les chemins de fer de l'Etat, afin de permettre aux ayants droit d'obtenir une indemnité aussi facilement qu'en peuvent obtenir ceux qui ont des revendications à exercer contre une compagnie de chemin de fer reconnue par l'Etat.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Il était vraiment amusant d'entendre ces plaintes à l'adresse du ministre des Chemins de fer et des Canaux, car c'est lui le grand coupable,

vu qu'elles étaient proférées par des partisans du ministère. Je n'ai pas un seul reproche à faire aux députés qui ont pris la parole, et je me range volontiers à leur avis. Je reconnais aussi que c'est commettre un acte d'injustice et de cruauté envers ceux qui sont incapables de faire valoir leurs réclamations de refuser de leur rendre justice parce qu'ils ne peuvent pas avoir recours aux tribunaux et faire prévaloir leurs justes revendications à la faveur du droit coutumier du Canada.

Mais, j'ai un autre fait, un fait étrange à signaler ; c'est que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, l'arbitre des destinées de l'Intercolonial et de tout ce qui s'y rattache, n'est pas dans cette enceinte pour prêter l'oreille à ces plaintes. Il n'est pas même assez poli envers ses propres partisans pour assister à la discussion de sujets aussi importants.

M. LAURENCE : L'honorable député me permettra-t-il de placer ici une observation que j'aurais probablement dû faire plus tôt. J'ai dit que je regrettais l'absence du ministre. Je savais qu'il ne serait pas ici aujourd'hui et que des affaires l'appelaient ailleurs. Il m'a prévenu avant son départ, disant qu'il regrettait de ne pouvoir être présent lorsque ma motion serait mise en discussion. Quant à moi, je n'ai pas voulu perdre l'occasion de soumettre cette proposition, de crainte de ne pas la retrouver avant la prorogation.

M. SPROULE : Tout ce que je puis dire en réponse à l'honorable député c'est qu'il est singulier qu'il n'ait pas soulevé cette question en la présence du ministre. En effet, il a souvent refusé de le faire lorsque l'occasion s'en présentait.

M. LAURENCE : L'occasion ne s'est offerte qu'une seule fois et je me suis abstenu de traiter ce sujet à cause de l'absence d'un député d'en face qui voulait prendre part à la discussion et qui n'est pas actuellement dans cette enceinte.

M. SPROULE : Et qui est plus important que le ministre, j'imagine. Tout ce que je puis dire des ministres de la couronne c'est que, pour eux, c'est non seulement un devoir mais une obligation impérieuse d'être présent et de prêter l'oreille, lorsque des matières importantes doivent être mises en discussion. Ils sont généralement très affairés et se donnent rarement la peine de lire le compte rendu des délibérations. Par conséquent nos raisonnements ont auprès d'eux moins de poids qu'ils en auraient si les ministres en cause étaient ici pour répondre aux interpellations et réfuter nos arguments.

Des partisans du ministère lui exposent à juste titre des revendications qui remontent à quatre années en arrière et auxquelles on n'a pas encore fait droit. Assurément, depuis quatre ans, le cabinet a eu le temps de s'en occuper.

Un député de la droit a dit : Je n'ai pas de reproche à adresser à celui qui a conduit l'enquête ; il s'est acquitté de son devoir, il a présenté son rapport. Ses conclusions sont favorables aux intéressés, mais le ministère, pour un motif quelconque, a fait la sourde oreille et à négligé d'examiner l'affaire et de rendre justice. Autrement dit, il écarte toutes ces préoccupations. Le représentant de Pictou l'a dit, lorsque des députés cherchent à faire rendre justice à des électeurs et se rendent dans un département, ils se trouvent face à face avec des subalternes qui, pour se disculper, prêtent à la loi un sens qu'elle ne comporte pas. On entasse les obstacles au-devant des députés qui veulent obtenir une indemnité en faveur de leurs électeurs qui ont été lésés.

Cependant, à ce que la Chambre sait et d'après les révélations qui ont été faites aujourd'hui, non seulement le ministre néglige son devoir, mais il refuse de faire droit aux gens qui sont presque incapables d'obtenir justice. Il me sera permis de dire à ces messieurs qu'ils ne sont pas aussi tenaces que l'ont été jadis quelques-uns de leurs devanciers. Il y a un certain temps que je fais partie de cette Chambre et je me souviens de l'incident relatif à la vache de Mme Maloney tuée sur l'Intercolonial. Il n'y avait pas eu perte de vie ; le gagne-pain de la famille n'était pas disparu, bien que l'on ait dit que la vache était une partie précieuse de son patrimoine. L'affaire fut mise sur le tapis par l'honorable M. Peter Mitchell, non seulement dans une circonstance ou deux. Chaque fois que la Chambre était sur le point de se déclarer en comité des subsides, l'honorable député prenait la parole en ces termes : Tant qu'il me sera permis de parler, le budget ne sera pas voté avant que le ministère consente à solder cette réclamation. Le ministère finit par y consentir et par payer. Il était plus tenace et plus heureux dans la défense des intérêts de ses électeurs que quelques-uns des députés d'à présent. Ils excusent les fautes du ministre, du cabinet et de son chef qui, exerçant la suprême autorité, n'oblige pas ses collègues à rendre justice aux intéressés.

Une autre réflexion m'est venue en l'idée pendant que j'écoutais leurs discours. J'ignore si je suis scrupuleusement exact, mais si la mémoire ne me fait pas défaut, lorsqu'on engagea la Chambre à modifier la loi des chemins de fer afin d'obliger les compagnies à indemniser de la perte de leurs bestiaux les cultivateurs riverains des voies ferrées, quelques députés combattirent cette proposition. Si je fais erreur, je souhaite qu'on me reprenne, car je ne voudrais pas commettre d'injustice à leur égard. Je puis dire que le parti libéral, dans son ensemble, a repoussé les amendements qui auraient permis d'obtenir ce résultat. Ces députés se sont ralliés à leurs partisans pour

les étouffer, de sorte que la loi actuelle ne permet pas aux cultivateurs riverains de l'Intercolonial et des autres voies ferrées du Canada d'exercer un recours. Ces messieurs doivent s'en prendre à eux-mêmes si la loi n'est pas ce qu'elle devrait être, car, s'ils nous avaient aidé à la modifier, ces gens pourraient obtenir justice.

Le représentant de Carleton (M. Carvell) a déclaré que les modifications de la loi profitent généralement aux chemins de fer. Je regrette qu'il n'ait pas manifesté un plus grand désir d'établir un état de choses différent.

M. CARVELL : Je ne me souviens pas d'avoir dit que les modifications de la loi profiteraient aux chemins de fer. J'ai déclaré que ceux-ci retirent de la loi tous les avantages possibles, mais j'ai soutenu qu'au contraire les retouches qu'elle subit imposent de plus lourdes obligations aux compagnies.

M. SPROULE : J'ai compris que l'honorable député disait que la loi permettait au cultivateur de recouvrer une indemnité pour la perte de ses bestiaux, mais qu'elle avait été modifiée en 1889.

M. CARVELL : J'ai dit qu'avant 1889, le propriétaire du terrain adjacent pouvait, seul, intenter une action contre une compagnie de chemin de fer pour la perte des bestiaux, mais qu'en 1889 un amendement a permis au propriétaire du terrain adjacent où à la personne dont les bestiaux se trouvaient légalement à cet endroit d'intenter une poursuite. L'amendement favorise le propriétaire des bestiaux et contrecarre les intérêts de la compagnie de chemin de fer.

M. SPROULE : C'est à cette date que la loi fut modifiée à l'avantage de la compagnie de chemin de fer. Une autre modification eut lieu subséquemment. On décréta que l'on ne pourrait recouvrer d'une compagnie de chemin de fer plus de $5,000 d'indemnité. Je me rappelle le motif de ce changement. M. McLaren, aujourd'hui sénateur, avait poursuivi l'ancien chemin de fer central du Canada pour la perte d'une quantité de bois d'œuvre. Le procès traîna de cour en cour jusqu'au comité judiciaire du conseil privé qui confirma la décision des tribunaux inférieurs, condamnant la compagnie à payer une indemnité de $100,000. C'était une forte somme. C'est alors, et alors seulement, que la loi fut modifiée de manière à ne permettre que le recouvrement de $5,000, au plus. Cette somme eut-elle indemnisé M. McLaren auquel une étincelle échappée d'une locomotive avait causé cette perte considérable ? Je me souviens qu'il m'a dit qu'il avait donné un chèque de $10,000 à ses avocats. Aurait-ce été une compensation pour lui de recevoir $5,000 ? Les modifications de la loi profitent aux compagnies de chemins de fer et les députés de la droite ont prêté main-forte au ministère afin de repousser les amendements déposés par l'opposition.

Le ministre des Chemins de fer devrait être présent. Depuis quelques années, j'ai remarqué à maintes reprises que les ministres de la couronne brillent par leur absence lorsque d'importantes questions qui sont de leur domaine viennent en discussion. Cela ne devrait pas être.

M. CARVELL : L'honorable député doit avoir mal saisi mon raisonnement, car, s'il se réfère à l'article 239 de la loi sur les chemins de fer, il constatera qu'une compagnie est responsable jusqu'à concurrence de $5,000 du dommage causé par un incendie allumé par une étincelle sortie d'une locomotive, soit qu'il y ait eu négligence de sa part ou non.

M. SPROULE : C'est ce que je dis.

M. CARVELL : Mais, lorsqu'on peut établir qu'il y a eu négligence de la part de la compagnie, sa responsabilité n'est plus restreinte, l'indemnité peut s'élever à $1,000,000. Il suffit de démontrer qu'il y a eu de la négligence.

M. SPROULE : J'avais compris que l'honorable député qui citait la loi déclarait que c'était là la limite de l'indemnité recouvrable.

M. CARVELL : C'est l'indemnité que la compagnie doit payer lorsqu'on n'établit pas qu'il y a eu négligence de sa part. Le représentant de Pictou (M. E. M. Macdonald) soutenait que la loi sur les chemins de fer n'obligeait pas la compagnie à verser cette indemnité et que, dans chaque cas, le demandeur était tenu de démontrer qu'il y avait eu négligence, tandis que la compagnie est tenue de payer cette somme quelle que soit la preuve.

M. SPROULE : D'après l'arrêt du conseil privé, est-il possible d'établir qu'il y a eu négligence ?

M. CARVELL : Oui. Dans une cause instruite au Nouveau-Brunswick, il y a cinq ans environ, au sujet d'un incendie qui s'était déclaré le long de la voie de la compagnie de l'Est du Canada, l'avocat du demandeur, le soir même de l'incendie, s'était rendu dans la cour du chemin de fer, avait examiné la locomotive, l'avait escaladée pour regarder dans la cheminée et avait constaté que le pare-étincelles était disparu. Il intenta une poursuite contre la compagnie et eut gain de cause.

M. SPROULE : J'avais l'intention de faire la même proposition que le député d'York. Je crois que l'Intercolonial devrait être sur le même pied que les autres compagnies du Canada quant à la commission des chemins de fer et aux lois régissant diverses questions. J'ignore si le représentant de Carleton (M. Carvell) a repoussé cette proposition. Il a appuyé une loi qui, il l'avoue

aujourd'hui, n'accorde pas aux riverains de l'Intercolonial la même mesure de justice qu'à ceux qui habitent près des autres voies ferrées.

M. E. M. MACDONALD : Quel prétexte l'honorable député peut-il invoquer pour conclure de ce qui s'est dit de la responsabilité de l'Intercolonial que ce chemin de fer devrait être soumis à la juridiction de la commission ?

M. SPROULE : Il ressort des plaintes qu'on a fait entendre que les riverains de l'Intercolonial n'ont pas la même chance d'obtenir justice que ceux qui habitent près des autres voies ferrées.

M. E. M. MACDANALD : Mais ces articles de la loi n'ont pas trait à la commission des chemins de fer.

M. SPROULE : On s'efforçait de mettre l'Intercolonial sur le même pied que les autres voies ferrées à l'égard du public.

M. E. M. MACDONALD : C'est bien différent.

M. SPROULE : C'est peut-être différent, mais le principe est le même. Des députés prétendent qu'ils se trouvent dans une situation exceptionnelle parce qu'ils habitent près du réseau des chemins de fer de l'Etat tandis que, s'ils habitaient près de la voie ferrée d'une compagnie privée, ils auraient plus de chance d'obtenir justice, vu que la loi les protégerait. Cependant, ils cherchent eux-mêmes à empêcher qu'on n'applique aux chemins de fer de l'Etat la même loi qu'aux autres. Je déclare qu'en cela ils sont dignes de blâme. Je ne doute pas que le ministre ait vent de cette discussion, mais j'imagine que les choses iront leur train. Il pourra faire la sourde oreille mais, selon moi, les députés ne font que leur devoir en attirant sur cette question l'attention de la Chambre.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne crois pas qu'aucun député veuille faire d'opposition à la résolution qui a été déposée entre vos mains. Je n'aurais pas songé à imposer un discours à la Chambre au sujet de la proposition de mon honorable ami de Colchester (M. Laurence), si ce n'eût été de quelques remarques qui ont été faites par différents députés pendant les débats sur cette résolution. Il est tout naturel, je suppose, que ceux qui ont déjà parlé sur cette proposition examinent la question au point de vue du pétitionnaire, de la personne qui cherche à avoir une compensation pour les dommages qu'elle a soufferts. Il est peut-être également naturel que j'examine la question au point de vue du ministère intéressé ou de ceux qui sont chargés par les électeurs de ce pays d'administrer leurs affaires, et qui sont obligés d'étudier ces réclamations comme des réclamations doivent être étudiées, examinées dans leurs détails, et dans le règlement desquelles il faut prendre soin que l'argent du public soit équitablement employé.

A quelque point de vue que l'on se place il y a plusieurs points sur lesquels tout le monde sans doute s'accordera. Au sujet des cas individuels mentionnés par l'auteur de cette résolution, je crois que d'après l'exposition qu'il a faite des faits, la différence d'opinion chez ceux qui l'ont entendu relativement aux droits individuels dans chaque cas doit être bien petite. C'est la première fois aujourd'hui que j'entends parler de ces droits et je ne suis pas en mesure de les discuter. Je préfère expliquer la conduite générale tenue par les ministères dans les enquêtes qui ont été faites au sujet de réclamations de cette nature, conduite qui a été jusqu'à un certain point critiquée par différents députés aujourd'hui, ou dont ils ont parlé. En premier lieu mon honorable ami qui a proposé cette résolution a parlé de la conduite qu'une compagnie de chemin de fer autorisée suivrait dans des circonstances semblables. Je veux appeler l'attention de mon honorable ami sur le fait que le Gouvernement occupe une position toute différente—peut-être est-ce une pénalité de l'exploitation des chemins de fer par le Gouvernement à l'égard de réclamations de cette sorte ou des déboursés de toute espèce. Les directeurs d'une compagnie de chemin de fer sont tout probablement, je crois que je puis dire très généralement, grandement intéressés financièrement dans l'entreprise; ils sont probablement les principaux actionnaires de la compagnie; nécessairement ils doivent certainement être d'accord avec la majorité des actionnaires sur les principes d'après lesquels la compagnie doit être administrée, car ils ne seraient pas directeurs. Les actionnaires qui sont les propriétaires des biens de la compagnie et du gousset desquels doit sortir l'argent nécessaire à payer les réclamations que l'on négligerait de payer, peuvent faire ce qu'ils veulent de leur argent. Ils n'ont de responsabilité envers personne, et si les directeurs en leur qualité de mandataires conseillent de payer une réclamation, qu'elle soit exigible en loi ou non, c'est l'affaire seule des actionnaires s'ils veulent la payer.

Le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement, sont dans une situation toute différente, de même que l'on peut considérer que celle des députés de cette Chambre diffère de celle des actionnaires d'une compagnie, qui sont les seuls directement intéressés. Les directeurs d'une compagnie sont les mandataires des actionnaires; ils occupent la position et remplissent les devoir d'agents; ils travaillent de leur mieux dans l'intérêt de ceux qu'ils représentent, et ils manqueraient à leur devoir s'ils payaient avec de l'argent appartenant à d'autres personnes les réclamations qui ne sont pas exigibles en loi. Ils peuvent conseiller s'ils le veulent, mais à moins qu'ils n'agissent avec l'approbation et le

concours des actionnaires dont ils administrent l'argent, ils commettraient un abus de confiance s'ils faisaient autre chose que ce que la loi les autorise de faire.

Les membres de la Chambre des communes sont dans une situation jusqu'à un certain point semblable. Ils ne paient pas eux-mêmes ces réclamations; ils votent l'argent du public pour les payer, mais quelque latitude qu'ils croient devoir s'accorder dans l'exercice du droit de régler des réclamations de cette nature contre le Gouvernement, la situation d'un ministre de la couronne ou de tout le Gouvernement dans son ensemble est certainement bien différente ; et je désire appeler l'attention de la Chambre sur ce fait, comme étant une réponse directe au contraste que l'on a signalé entre la manière dont une compagnie de chemin de fer peut traiter des réclamations de cette sorte, et la manière dont le Gouvernement les traite.

Mon honorable ami de Pictou a fait mention toute particulière de la charge d'enquêteur des accidents. Ce commissaire enquêteur, si je comprends bien la nature de ses attributions, est simplement un fonctionnaire du département qui, lorsqu'une réclamation est faite en rapport avec un accident, cherche à connaître autant qu'il le peut, et lorsque le souvenir des faits est encore tout vivace dans la mémoire des gens, quels sont ces faits. Il n'a aucune autorité pour effectuer un règlement de la réclamation, ni même d'exprimer une opinion. Son devoir se borne à faire une enquête sur les faits, et à présenter un rapport en conséquence à ses supérieurs. On l'a représenté ici comme une espèce de juge conduisant un procès et dont l'opinion, s'il en exprimait une sur les mérites de la cause, après s'être enquis des faits autant qu'il l'aurait pu, devrait être finale ; mais je suis d'avis que si un fonctionnaire de cette sorte exprimait une opinion quelconque au sujet de la conduite qui devrait être suivie concernant les faits sur lesquels il a fait une enquête, il dépasserait les attributions de la mission qu'on lui a confiée. Au sujet des réclamations qui sont faites, surtout lorsqu'elles sont nombreuses, la seule chose que le Gouvernement puisse faire est de chercher à s'enquérir des faits en y envoyant quelqu'un pour faire une enquête sur le terrain même. Cette personne ne fait pas un procès ; elle n'a aucune autorité pour faire venir des témoins devant elle. Elle peut accepter les déclarations volontaires de toute personne qui veut lui dire quelque chose ou répondre aux questions qu'on peut lui poser.

M. SPROULE : Est-ce que le verdict de juré du coroner aura quelque poids ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Mon honorable ami pose une question qu'il est certainement beaucoup plus facile de poser que d'y répondre. Je ne saurais dire quel pourrait être l'effet d'un verdict d'un jury de coroner.



Le seul effet que je puisse voir dans le moment, c'est qu'une personne peut être appelée à subir un procès, mais je ne puis voir qu'un verdict du coroner oblige en aucune manière qui que ce soit. Le but d'une enquête par un coroner est simplement de connaître les faits. C'est une chose bien différente de l'examen des faits dans une enquête au sujet d'une réclamation contre quelqu'un dans le but de connaître les faits qui peuvent être prouvés au procès et quels témoins peuvent les établir. Les témoins peuvent être favorables ou défavorables à la réclamation. Ils peuvent être mus par des motifs de sympathie ou par des motifs autres que ceux d'un simple témoin oculaire qui raconte les faits tels qu'il les a vus. C'est tout simplement une enquête dans le genre de celle qu'un individu pourrait faire dans ses propres affaires, en s'adressant à des personnes qui ont eu connaissance des faits ; le Gouvernement envoie un commissaire enquêteur pour connaître les faits et faire rapport. Le rapport de cet enquêteur est ordinairement—je parle ici sans avoir une connaissance personnelle de la pratique du département des Chemins de fer, et je me base seulement sur les rapports de ce genre que j'ai examinés—le rapport de cet enquêteur contient généralement un exposé de ce que celui-ci ou celui-là a dit. Dans quelques cas le commissaire qui a été envoyé pour faire cette enquête peut dire ce qu'il pense au sujet de la manière dont l'accident est arrivé, mais je ne saurais dire si cela fait partie de son devoir. Si cependant il exprime une opinion, on ne doit certainement pas lui en vouloir si un autre fonctionnaire du département ou si le ministre en examinant les faits exposés devant lui arrive à une conclusion différente. Ce n'est pas d'abord renverser la décision d'une cour ; c'est dire tout simplement que quelqu'un qui en a l'autorité est venu, après l'étude des faits à une conclusion différente de celle que l'enquêteur peut avoir exprimée. Avec tout le respect que je dois à l'opinion de mon honorable ami (M. E. M. Macdonald) c'est le seul système praticable dans des réclamations de cette nature.

Il faut absolument faire une enquête quelconque, afin de connaître les faits et pouvoir déterminer si l'on doit repousser ou accepter la réclamation. Si l'on décide d'accepter la réclamation, la responsabilité en repose d'abord sur le ministre, ensuite sur le Gouvernement, et en dernier lieu sur la Chambre, qui, en votant l'argent nécessaire au paiement de la réclamation, approuve l'action du Gouvernement. Mais supposons qu'après que l'enquête a été faite, l'avocat du département, ou tout autre fonctionnaire, ou le ministre croie que dans certains cas il devrait y avoir une décision judiciaire pour déterminer sur qui doit retomber la responsabilité, la méthode adoptée est certainement la seule possible, et elle est juste en même temps. On répond au pétitionnaire que le ministre du départe-

ment ne peut pas admettre sa réclamation et que s'il insiste, il lui faudra la porter devant une cour de justice. Le pétitionnaire demande alors une pétition de droit. Je serais surpris d'entendre un seul membre de cette Chambre dire qu'il a eu connaissance que cette pétition ait été refusé à un seul pétitionnaire qui montrait des raisons plausibles de l'obtenir. Pour ma part, j'ai de fortes convictions à ce sujet, et à moins qu'une demande de pétitions de droits ne soit clairement frivole et absurde, je suis d'avis que l'on doit permettre au pétitionnaire d'aller devant les cours. Du moment que le fiat est accordé, la question est portée devant la cour, et une fois de plus je dois protester contre la description qu'a faite mon honorable ami de Pictou du droit de poursuite.

Il a dit que la cour d'échiquier offrait un triste moyen d'obtenir justice à ceux qui avaient une réclamation contre le Gouvernement. Il a prétendu que le fait de renvoyer un pétitionnaire de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick à la cour d'échiquier équivalait à un déni de justice, parce que cette cour est à mille milles de distance. Mais il nous a dit tout aussitôt après que la cour d'échiquier se transportait quelquefois dans les Provinces maritimes. En fait, la cour d'échiquier siège dans presque toutes les parties du Canada, de Sydney à l'est jusqu'à Vancouver à l'Ouest, et elle a même formé le projet d'une excursion au Yukon prochainement, afin d'entendre et juger certaines réclamations contre le Gouvernement. De toute nécessité, le juge de la cour d'échiquier ne peut faire autrement que de se transporter aux endroits où sont les témoins. Cette cour ne pourrait pas siéger dans un pays comme le Canada, où les distances sont si grandes, s'il fallait faire venir les témoins à Ottawa pour donner leur témoignage, et c'est pourquoi la cour est ainsi obligée de se transporter là où sont les témoins, et de cette manière, au lieu d'être à des milliers de milles de distance, la cour d'échiquier est virtuellement une cour à la portée de tout le monde. L'honorable député a parlé du désavantage de l'avocat des pétitionnaires, qui est obligé d'employer un agent à Ottawa pour des affaires de procédure ordinaire.

M. E. M. MACDONALD : Le ministre de la Justice a mal compris mes remarques au sujet de la cour d'échiquier. Je ne critique pas la manière d'administrer la justice dans cette cour, mais j'ai essayé de faire voir l'injustice imposée à un cultivateur qui a une réclamation de vingt piastres, et la difficulté d'intenter un procès en suivant les canaux ordinaires, quand bien même la cour se transporterait sur les lieux.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'avais pas compris que les remarques de mon honorable ami concernant la cour ne s'appliquaient qu'aux petites réclamations.

M. E. M. MACDONALD : Je puis assurer l'honorable ministre que mon raisonnement s'appliquait entièrement et seulement au cas de pauvres gens qui avaient une réclamation.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'ai pas compris que mon honorable ami avait jeté aucun blâme sur l'administration de la justice dans la cour d'échiquier, mais il a prétendu plutôt que c'était faire du tort à celui qui avait subi des dommages sur le chemin de fer intercolonial que de l'obliger à aller devant la cour d'échiquier à mille milles de distance. Je veux démontrer que tel n'est pas le cas et que le pétitionnaire, que sa réclamation soit forte ou faible, est dans une meilleure situation s'il se présente devant la cour d'échiquier que devant les tribunaux ordinaires de notre province. Dans des cas de ce genre, le procès se ferait soit dans le chef-lieu du comté, soit dans la capitale de la province, et bien que la distance puisse ne pas être aussi forte, il y aurait tout de même éloignement réel entre la demeure du pétititonnaire et le siège de la cour.

Je ne vois pas quelle sorte de tribunal mon honorable ami pourrait proposer en place de la cour d'échiquier. S'il doit y avoir une cour pour tout le Canada, ce tribunal doit avoir son siège quelque part, et s'il n'est pas fixé à Ottawa, il y a plusieurs chances contre une que l'endroit qui sera choisi sera tout aussi éloigné d'un plaideur particulier qui voudra y avoir recours que les mille milles dont mon honorable ami a parlé.

Un seul mot maintenant au sujet d'une plainte spéciale qui a été faite concernant les réclamations pour dommages causés par le feu. Mes principes ne sont pas assez conservateurs pour m'empêcher de croire qu'il n'y a pas moyen d'améliorer le système actuel. Mais j'espère que cette Chambre bre ne perdra pas de vue les raisons qu'on peut apporter à l'encontre et dont il faudra très certainement tenir compte si l'on proposait aujourd'hui à cette Chambre de changer la loi actuelle au sujet de la responsabilité dans ces matières soit des compagnies de chemins de fer soit de la couronne en sa qualité de propriétaire de l'Intercolonial.

Les transports sont certainement une question très importante pour le pays ; l'on n'a pas besoin de nous dire quelle grande importance et quels intérêts cette question comporte pour chaque citoyen. Nous ne pourrions certainement pas vivre dans ce vingtième siècle sans les facilités du transport, tant pour les voyageurs que pour les marchandises que les chemins de fer nous donnent, et la traction des trains, dans des conditions actuelles, ne peut se faire qu'en transportant du feu à travers le pays pour produire la vapeur. Tant que les chemins de fer seront obligés de porter du feu et

tant que les compagnies de chemins de fer obtiendront ce droit par leur charte il y aura un certain élément de danger pour les personnes dont par malheur le chemin de fer traversera les terres. C'est une question de justice ; il s'agit de peser les intérêts de part et d'autre: ceux des personnes qui se servent des chemins de fer et ceux des individus dont les propriétés sont mises en danger par la proximité du feu des locomotives. S'il est juste, et personne n'osera le nier, d'accorder des chartes aux compagnies de chemins de fer et de les autoriser a transporter du feu dans le pays pour l'exécution nécessaire de leurs travaux, est-il juste et raisonnable qu'à moins qu'elles aient été négligentes de les rendre responsables des conséquences ? Si elles sont coupables de négligence, naturellement elles peuvent être tenues responsables, personne ne contestera cela. Le Parlement dans sa sagesse a jugé à propos de changer ce qui avait été pendant des siècles la loi en Angleterre par rapport à toute personne occupant la même position qu'une compagnie de chemin de fer occupe aujourd'hui, et nous avons rendu la compagnie de chemin de fer responsable des dommages résultant d'incendie, même quand il n'y avait pas de négligence de sa part. Il me semble que c'était aller trop loin. Cela équivalait à dire à un membre de la société : bien que vous ne soyez coupable d'aucune faute, bien que vous n'ayez pas été coupable de négligence dans l'exercice de votre profession, vous devez assurer votre voisin contre le feu. C'est là cependant ce que l'on a fait à l'égard des compagnies de chemins de fer. Par ce changement apporté à la loi il y a quatre ans environ, nous avons pris à l'égard des chemins de fer une attitude unique et extraordinaire, et qui met ces compagnies, nonobstant les autres intérêts publics dont j'ai parlé, dans une situation différente, autant que je sache, de celle qu'occupe aucune autre personne dans le pays contre laquelle une réclamation de même genre pourrait être faite. On propose maintenant que la couronne soit placée dans la même position. Qu'est-ce que la couronne ? La couronne c'est le peuple, et la question est de savoir si le peuple exploitant un service d'utilité générale et pour le bénéfice spécial de la population du district que traverse le chemin de fer, sera soumis à une responsabilité plus grande que la responsabilité ordinaire que la loi impose aux individus. Il y a là matière à discussion et c'est un sujet sur lequel on peut différer honnêtement d'opinion. Mais quant au mérite de cette résolution, et de la question de savoir si ces documents doivent être déposés, il ne peut y avoir qu'une opinion. Il n'y a pas d'objection à la motion.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) : Je n'aurais pas pris pas à ce débat si ce n'eût été de quelques observations qui sont tombées des lèvres de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) et qui, je crois, demandent une réponse. Il me semble que le principe sur lequel cette réclamation est basée, c'est que la couronne ne rend pas aux personnes auxquelles elle porte préjudice la même mesure de justice que ce Parlement exige que les compagnies particulières de chemins de fer rendent à ceux auxquels elle porte préjudice dans des circonstances absolument semblables.

Je suis tenu de dire que la défense que l'on a faite dans cette Chambre des compagnies qui résistaient à l'obligation que le Parlement leur a imposée est une chose, mais que les droits du peuple, qu'il s'agisse du Gouvernement ou des compagnies, sont une chose entièrement différente. Le ministre de la Justice nous a donné à entendre qu'il croyait qu'il serait injuste d'exiger que la couronne payât les dommages causés par un incendie, d'après les mêmes règles qui s'appliquent aux compagnies particulières et de la même manière. Le Parlement a jugé à propos de rendre ces compagnies responsables. Dans ce cas-là, il me semble que la couronne si elle cause un incendie dans le pays devrait être responsable de la même manière. Le ministre de la Justice a demandé, au sujet des dépenses qu'entraînerait un procès en réclamation de dommages peu élevés en rapport avec des bestiaux tués sur le chemin de fer, ou l'on pourrait trouver un tribunal où les frais seraient moins chers que devant la cour d'échiquier. Mais il y a des cours de comté dans tout le pays, et si le ministre de la Justice désire réellement que ces procès coûtent peu d'argent, il peut y arriver très aisément en permettant que les poursuites pour dommages jusqu'à une certaine somme, disons $200 ou $300 par exemple, puissent être instituées devant une cour de comté. Il me semble que le ministre pourrait trouver un moyen d'obtenir ce résultat s'il montrait seulement la moitié de la finesse dont il fait preuve, lorsqu'il argumente que les compagnies sont traitées injustement parce qu'on les rend responsables des dommages.

Je veux corriger le ministre sur un principe qu'il a, probablement par inadvertance, énoncé comme un axiome de droit. Il a dit qu'il était injuste et contraire à la loi commune de tenir les compagnies de chemins de fer responsables des dommages causés par le feu lorsqu'il n'y avait pas de négligence de leur part. Je diffère d'opinion avec lui à ce sujet. La loi commune d'Angleterre, et je suis sûr qu'il sera du même avis que moi, depuis le précédent établi par la cause de Fletcher et Rylands, tient toute personne ou compagnie responsables des conséquences d'un acte dangereux qu'elle fait. La loi civile de la province de Québec est la même que la loi commune d'Angleterre sur ce point. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a été la cause d'un incendie qui a détruit la propriété d'un

homme dans la province de Québec. Les cours de cette province ont décidé que cet homme avait droit à des dommages parce que la compagnie de chemin de fer faisait un travail dangereux et devait être tenue responsable. Mais le conseil privé d'Angleterre décida que le Parlement du Canada avait, par les changements apportés à la loi en 1903, enlevé à cette personne le droit que lui conférait la loi commune. Si le ministre de la Justice veut s'en tenir aux premiers principes, il devrait admettre que l'Intercolonial devrait être tenu responsable exactement comme les compagnies de chemins de fer le sont maintenant. Je ne crois pas que le raisonnement du ministre de la Justice veuille dire autre chose que la loi telle qu'elle est administrée aujourd'hui par les avocats du département des Chemins de fer et des Canaux est réellement administrée suivant la loi d'aujourd'hui, mais il ne dit pas pourquoi la loi ne devrait pas être changée concernant l'Intercolonial et rendue semblable à la loi concernant les autres chemins de fer à vapeur.

(La motion est adoptée.)

M. SPROULE : Quelles questions le Gouvernement mettra-t-il en discussion demain?

Sir WILFRID LAURIER : Nous discuterons d'abord quelques bills de moindre importance et ensuite une motion sera faite pour que la Chambre se forme en comité des subsides afin de donner à l'honorable député d'une des divisions de Montréal l'occasion de proposer un amendement.

A six heures la séance est levée.

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 21 février 1907.

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

### DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. E. M. MACDONALD demande à déposer un projet de loi (98) tendant à modifier la loi sur les chemins de fer de l'Etat.

Quelques DEPUTES : Expliquez-vous.

M. E. M. MACDONALD. La discussion qui a eu lieu hier est encore si vivement présente à l'esprit de la députation qu'il ne me sera pas nécessaire d'expliquer au long quelle est la portée de la mesure. En bref, le bill tend à appliquer à toutes les compagnies de chemins de fer de l'Etat les dispositions de l'Acte des chemin de fer, relativement à la responsabilité des compagnies dans les cas de morts accidentelles de bestiaux et d'incendies causées par le passage des trains.

(La motion est adoptée et le bill admis à la 1re lecture).

### QUESTIONS.

#### M. JOHN O'ROURKE—INTERCOLONIAL.

M. CROCKET demande :

1. A-t-on avisé les fonctionnaires de l'Intercolonial à Moncton (N.-B.), de l'arrestation à Montréal, en décembre dernier, de John O'Rourke, employé dans le bureau du comptable dudit chemin de fer, pour vol de timbres-poste dans les bureaux dudit chemin de fer?
2. Dans l'affirmative, quand cet avis a-t-il été donné et par qui?
3. Quelle mesure a été prise par lesdits fonctionnaires à la suite de cet avis?
4. O'Rourke a-t-il été cité devant les tribunaux?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Il a été fait rapport à l'agent spécial de l'Intercolonial, E. A. William, de l'arrestation de John O'Rourke, à Montréal, en décembre dernier, sous l'accusation d'avoir vendu des timbres-poste.
2. Le 4 décembre 1906, par le chef des détectives Carpenter de Montréal.
3. Il fut envoyé un inspecteur à Montréal pour s'enquérir.
4. Non.

#### SERVICE DE FACTAGE A CHARLOTTETOWN

M. A. A. MARTIN demande :

Le Gouvernement se propose-t-il d'inaugurer un service de factage dans la ville de Charlottetown?

L'hon. M. LEMIEUX : La réponse a déjà été faite à la même question, posée par M. Lefurgey, député, le 10 décembre dernier, dans les termes suivants : La question d'établir un service de distribution de lettres à Charlottetown a déjà été soumise à l'attention du ministre par l'honorable M. A. B. Warburton, et l'on a informé ce dernier que sa requête serait examinée lorsqu'on mettra à l'étude le projet général d'extension des services de livraison gratuite.

#### CONCESSIONS DANS LE YUKON.

M. BLAIN demande:

1. Le Gouvernement sait-il que des bénéficiaires de certaines concessions dans le Yukon qui ont été révoquées pour non exécution des conditions, savoir, la concession Anderson et celle de Bronson et Ray, ont fait des promesses de vente à un syndicat américain connu sous le nom de "Guggenheims"?
2. Le Gouvernement sait-il que les bénéficiaires de la concession Boyle dans le Yukon ont donné une promesse de vente à un syndicat américain connu sous le nom de "Guggenheims"?
3. L'une des conditions de la concession Boyle n'est-elle pas qu'aucun transfert n'en peut être fait qu'avec le consentement du ministre de l'Intérieur?
4. Le Gouvernement sanctionnera-t-il le transfert à un syndicat américain de concessions dont la révocation a été annoncée à la Chambre par le ministre de l'Intérieur?

L'hon. M. OLIVER :

1. Non.
2. Non.
3. Oui.
4. Il ne saurait être accepté de cession de baux qui ont été résiliés.

DIRECTEUR DE POSTE DE BRIGHTON.

M. PORTER demande :

1. Quand est décédé le directeur de poste Kemp, de Brighton?
2. Une personne a-t-elle été nommée pour le remplacer?
3. A-t-il été nommé plus d'une personne pour remplir la vacance causée par ce décès? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms et quand ont-elles été nommées?
4. A-t-on révoqué des nominations faites pour remplir cette vacance? Dans l'affirmative, quelles nominations, quand et pour quels motifs dans chaque cas, s'il y a eu plus d'une nomination?
5. Comment est administré ce bureau de poste actuellement, quelle personne en a le contrôle et quelles sont ses aptitudes?
6. A-t-on retardé de faire la nomination d'un directeur de poste permanemment pour remplir cette vacance? Dans l'affirmative, quelle a été la cause du délai?

L'hon. M. LEMIEUX :

1. Le 8 octobre 1906.
2. Oui.
3. Non.
4. Il a été proposé en tout les noms de trois personnes pour remplir la vacance, savoir, M. H. T. Lawson, M. F. H. Lazier, et M. W. H. Russell.
5. Sous la direction de M. W. H. Russell, qui a été nommé directeur de la poste; M. Russell est dans la même position que tout autre directeur de poste.
6. De l'avis du département, il ne s'est produit aucun retard qu'il fût possible d'éviter dans la nomination d'un titulaire pour remplir cette vacance.

ETANG A L'ACHIGAN DE QUINTE.

M. PORTER demande :

1. Quel emploi a-t-on fait des sommes affectées à l'étang de Quinté pour la reproduction des achigans, en 1904, $654.29; en 1905, $632.20; en 1906, $593.87? Quels sont les item, à qui les paiements ont-ils été faits, et pour quels objets?
2. Quels montants ont été payés au cours des années précitées, et à qui pour a) les achigans reproducteurs; b) pour la distribution des alevins; c) pour réparations?
3. Des deniers ont-ils été payés à un nommé J. Hurley, au cours des années précitées, en rapport avec cet étang ou pour des travaux ou services y relatifs? Dans l'affirmative, quels montants et pour quels objets?
4. Comment se fait-il que les comptes publics pour 1906 accusent une dépense concernant cet étang de $772 et que la réponse du ministre de la Marine et des Pêcheries à la question n° 12 du 18 courant déclare que la dépense pour 1906 a été de $593.87?

M BLAIN.

L'hon. M. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1904.

1.

| | |
|---|---|
| J. K. McCargar, appointements.. | $125 00 |
| T. McDonald, gardien.. .. .. .. | 30 00 |
| J. K. McCargar, distrib. alevins.. | 177 17 |
| R. McDonald, loyer.. .. .. .. .. | 25 00 |
| J. K. McCargar, pompe, etc... .. | 9 00 |
| T. McDonald, réparations.. .. .. | 31 12 |
| R. McDonald, réparations.. .. .. | 24 00 |
| J. R. McDonald, réparations.. .. | 24 00 |
| R. McDonald, réparations.. .. .. | 17 2' |
| Chs. McDonald, réparations.. .. .. | 10 00 |
| A. McDonald, réparations.. .. .. | 14 25 |
| W. McDonald, réparations.. .. .. | 21 75 |
| A. French, réparations.. .. .. .. | 6 00 |
| Thos. Brophy, réparations.. .. .. | 12 75 |
| T. McDonald, charrois.. .. .. .. | 5 50 |
| J. K. McCargar, chevaux.. .. .. | 24 00 |
| R. McDonald, réparations.. .. .. | 21 00 |
| W. McDonald, réparations.. .. .. | 20 25 |
| John McDonald, réparations.. .. | 17 25 |
| R. McDonald, réparations.. .. .. | 16 50 |
| A. McDonald, réparations.. .. .. | 11 25 |
| C. McDonald, réparations.. .. .. | 11 25 |
| | $654 29 |

1905.

| | |
|---|---|
| J. K. McCargar, appointements. . | $125 00 |
| T. McDonald, gardien.. .. .. .. | 30 00 |
| A. W. Vermilyea et fils, bottes en caoutchouc pour récolter œufs. . | 6 00 |
| J. K. McCargar, distrib. alevins.. | 56 25 |
| S. Walker, distrib. alevins.. .. .. | 25 00 |
| Wm. Armstrong, distrib. alevins.. | 5 00 |
| R. C. Hulme, services à l'étang de la ville.. .. .. .. .. .. .. | 50 00 |
| The Rathbun Co'y., bois.. .. .. .. | 2 34 |
| J. W. Walker, ferronneries. . . . | 12 94 |
| R. Weddell, pompe.. .. .. .. .. | 60 00 |
| Chas. McDonald, main-d'œuvre. . | 3 00 |
| John McDonald, main-d'œuvre.... | 3 00 |
| C. B. Foster, main-d'œuvre, nettoyage étangs.. .. .. .. .. .. | 75 32 |
| J. K. McCargar, distrib. alevins.. | 128 80 |
| L. McDonald, achigans adultes.... | 39 35 |
| R. McDonald, main-d'œuvre.. .. | 10 00 |
| | $632 20 |

1906.

| | |
|---|---|
| J. K. McCargar, appointements.. | $125 00 |
| J. K. McCargar, distrib. alevins.. | 38 92 |
| C. B. Foster, nettoyage étang.. .. | 62 69 |
| R. C. Hulme, services à l'étang de la ville.. .. .. .. .. .. .. .. | 50 00 |
| J. Rochon, distrib. alevins.. .. .. | 150 00 |
| S. J. Walker, distrib. alevins.. .. | 100 00 |
| Thos. McDonald, gardien.. .. .. | 30 00 |
| achigans adultes.. .. .. .. .. | 20 60 |
| loyer de l'étang, 4 mois.. .. .. | 16 66 |
| | $593 87 |

2. Achigans adultes, 1904.

| | |
|---|---|
| Achigans adultes, T. McDonald.. | $ 35 00 |
| Distrib. alevins, J. K. McCargar.. | 177 17 |
| Répar. voir quest. n° 1.. .. .. .. | 258 62 |

1905.

| | |
|---|---|
| Achigans adultes, L. McDonald.. | $ 39 35 |
| Distrib. alevins, J. K. McCargar.. | 215 25 |
| S. Walker.. .. .. .. .. .. .. .. | 25 00 |
| Wm. Armstrong.. .. .. .. .. .. | 5 00 |
| | $245 25 |
| Réparations.. .. .. .. .. .. .. .. | Aucunes |

1906.

| | |
|---|---|
| Achigans adultes, T. McDonald.. | $ 20 60 |
| Distrib. alevins, J. K. McCargar.. | 38 92 |
| J. Rochon.. .. .. .. .. .. .. .. | 150 00 |
| S. J. Walker.. .. .. .. .. .. .. | 100 00 |
| | $288 92 |
| Reparations.. .. .. .. .. .. .. .. | Aucunes |
| 1904.. .. .. .. .. .. .. .. | $141 45 |
| 1905.. .. .. .. .. .. .. .. | 177 96 |
| 1906.. .. .. .. .. .. .. .. | 193 60 |

3. Il n'a rien été payé à l'inspecteur de pêcheries Haley pour ses services relativement aux étangs à l'achigan de Quinté. Les sommes indiquées lui ont été payées pour louage de chevaux lors de visites faites à l'étang et du transport des poissons à la gare et aussi pour frais de voyage en vue de la distribution d'alevins. Ces dépenses sont toutes comprises sous le titre de déboursements comme inspecteur de pêcheries et sont comprises dans ses comptes à cette fin.

4. Trois articles de dépense, J. K. McCargar, distribution d'alevins, $128.80; L. McDonald, achigans adultes, $39.35; et R. McDonald, main-d'œuvre, $10; total, $178.15, couvrent des dépenses faites en 1905, mais soldées sur les crédits de 1906.

## QUESTION DE PRIVILEGE.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Monsieur l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je soulève la question de privilège. J'avais l'avantage d'être absent lors de la passe d'armes survenue il y a deux jours entre l'honorable député de King (N.-B.) (M. Fowler) et l'honorable député d'Yale-et-Caribou (M. Duncan Ross). Il me semble indispensable au maintien de la dignité de cette Chambre que de telles affirmations ne restent pas consignées dans le compte rendu des "Débats" sans que nous prenions quelque mesure à ce sujet. Il ne suffit pas, à mon humble avis, qu'un membre de la députation...

L'hon. M. FOSTER : Je désire poser une question, si l'honorable député veut me le permettre, afin de savoir exactement où nous en sommes dans cette affaire. Si je comprends bien, le règlement de la Chambre appliqué à la lettre, interdit à l'honorable député de discuter maintenant cette question. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il la discute ; mais je désire savoir où nous en sommes, car tous doivent être sur un pied d'égalité dans la discussion de cette affaire. Je suis bien prêt à mettre de côté le règlement en ce qui me concerne, et à laisser la discussion se faire comme si de rien n'était; mais il s'agit de bien s'entendre sur ce que nous faisons.

M. BOURASSA : Je pense être en état de satisfaire l'honorable député ou tout autre membre de la députation. Je me propose de soulever cette question et de la faire discuter à fond dans cette Chambre ; et si je prends la parole aujourd'hui, particulièrement en l'absence de l'honorable député de King, c'est pour donner avis à la Chambre de mon intention à cet égard. J'entends simplement circonscrire le terrain du débat. J'allais dire que, pour ma part, je n'entends pas rester coi quand un honorable député déclare : Si l'on m'accuse d'avoir commis des fautes, j'établirai que certains membres de la députation, que certains membres du cabinet, que d'anciens membres même du Gouvernement, se sont rendus coupables d'actes qui les rendent indignes d'occuper un siège en cette Chambre. L'accusation qu'on a portée était assez vague. On a fait allusion à divers actes qui auraient été commis par des membres de cette Chambre. Il a été question de vin, de femmes et de rapines. En ce qui regarde les deux premiers chefs d'accusation...

M. L'ORATEUR : Il me semble qu'une question de cette nature devrait être soulevée en la présence des membres dont on critique la conduite, et d'une manière générale, par courtoisie, après qu'il leur en a été donné avis. A ce moment, où ils sont absents, il semble quelque peu irrégulier d'aborder la discussion du sujet.

M. BOURASSA : Me permettra-t-on de définir le terrain sur lequel je désire placer la discussion ? J'allais dire qu'une de ces accusations, abstraction faite des autres, mérite d'être instruite à fond par cette Chambre. C'est l'accusation directe de corruption formulée par un membre de la députation contre d'autres de ses confrères.

Quelques honorables DEPUTES : Ecoutez, écoutez.

M. BOURASSA : Maintenant, l'accusation est invoquée par un honorable député comme moyen de défense. Je prétends qu'il est contraire à la dignité de cette Chambre de régler les difficultés de cette nature comme on le fait pour les contestations d'élection, par règlement à l'amiable de part et d'autre. Comme on l'a déclaré très à propos, je crois, dans un de nos journaux, je ne suis pas sûr si c'est l'"Evening Journal" d'Ottawa, ou le "Star", de Montréal, le public à son mot à dire dans cette question, et je ne crois pas que le public se contente d'un pacte en vertu duquel on retire les accusations de part et d'autre. La dignité de cette Chambre me semble devoir exiger que le Gouvernement prenne cette affaire en main, et la débrouille, de manière à ce que ces accusations qui sont fondées soient reconnues vraies, et que celles dont la vérité ne

pourra être établie soient retirées. Je donne donc avis à la Chambre et à l'honorable député de King (N.-B.) (M. Fowler) et à l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell)—qui, lors d'une discussion récente a reproché à certains députés de détenir des terrains dans le Nord-Ouest,—que je me propose de soulever cette question, et j'espère que la Chambre ira jusqu'au fond de l'affaire. Je donne avis aujourd'hui, qu'à la première occasion propice, j'en ferai la discussion.

L'hon. M. FOSTER : Je prierai l'honorable député de pousser ses recherches plus loin ; il constatera que nombre d'autres ont fait les mêmes insinuations depuis le commencement de la session.

M. BOURASSA : Parfaitement.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Le 7 février, le député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) s'est éloigné du sujet de la discussion pour faire une insinuation à mon égard et porter une accusation contre moi au sujet du rôle que j'aurais joué dans certains achats de terrains effectués par moi-même et par d'autres dans le Nord-Ouest ; et je m'en vais référer la Chambre au compte rendu des "Débats", ou je vois qu'on lui met ces paroles dans la bouche :

Sur cette question, je pourrais aussi mettre en cause l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett).

A quoi je répliquai :

M. BENNETT : Si l'honorable député désire porter quelque accusation contre moi relativement aux terres du Nord-Ouest, qu'il ait donc le courage de formuler cette accusation et la réponse ne se fera pas attendre.

Sur ce l'honorable député de Carleton reprit :

M. CARVELL : Que l'honorable député prenne patience, et il sera pleinement édifié au sujet de ses agissements relativement aux terres du Nord-Ouest.

M. BENNETT : Fort bien, exécutez-vous.

Cela se passait le 7 février, et l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) n'a pas eu le courage de discuter cette affaire devant la Chambre et le pays. Je dirai à l'honorable député que j'ai toujours attendu qu'il portât ou qu'aucun autre membre de la députation portât une accusation contre moi relativement à des actes de ma vie privée ou de ma vie publique. Voici un extrait du "Star" de Montréal au sujet de cette affaire :

M. Carvell ne saurait sortir de ce dilemme où il s'est lui-même engagé. Il lui faut ou bien porter ses accusations contre les membres de la gauche qu'il a mis au pilori, ou bien se reconnaître à la face du pays coupable de lâcheté, de diffamation, et d'une tentative d'étouffer la vérité. C'est à lui de choisir. Cette affaire ne saurait se passer sans que quelqu'un y perde sa réputation; et c'est à M. Carvell de dire quelle réputation sera perdue, la sienne ou celle d'un autre.

Ailleurs je relève le passage suivant : du même journal :

M. Carvell ne saurait garder le silence une journée de plus. Il lui faut porter ses accusations. S'il n'en a pas à porter, qu'il se lève et le reconnaisse, admettant par là qu'il n'est qu'un lâche calomniateur et un fier-à-bras qui a lancé des accusations dans le but d'intimider l'opposition qui faisait son devoir en mettant au jour un scandale ministériel.

J'approuve chacune des paroles que je viens de citer. En ce qui regarde l'achat de terrains dans le Nord-Ouest, j'ai simplement ceci à dire : une commission instituée par le gouvernement actuel a tenu une suite d'assemblées d'une extrémité du pays à l'autre. J'étais chez moi, à mon domicile, et cette commission aurait pu facilement m'y relancer et m'assigner à comparaître si elle l'avait désiré. Or, bien que cette commission ait siégé dans la ville de Toronto plusieurs jours de suite, on ne m'a jamais sommé de comparaître devant elle pour la simple raison que les membres de cette commission, j'en suis bien persuadé, avaient reçu ordre de quelqu'un de ne pas le faire.

Sir WILFRID LAURIER: C'est contraire au règlement.

M. L'ORATEUR : Je crois que l'honorable député discute sur une question de privilège.

M. BENNETT : Oui, votre honneur.

M. L'ORATEUR : Quel rapport ce que vous dites a-t-il avec une question de privilège ?

M. BENNETT : L'accusation personnelle portée par l'honorable député de Carleton (M.-B.) contre moi-même, accusation dont il s'était engagé à établir la vérité, un jour. Durant l'automne de 1902, je voyageais dans la province de Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest. De tous côtés, j'observais des manifestations de l'esprit d'entreprise et de bonnes chances d'achats de terrains : il me semble que dans ces circonstances j'avais parfaitement tout autant de droit qu'un autre de mettre quelques dollars en achats de terrains. J'étais en la compagnie d'autres honorables députés de cette Chambre : l'honorable député de Prince (I.P.-E) (M. Lefurgey), l'honorable député de King's (M. Fowler), M. Rufus Pope, naguère membre de cette assemblée, et autres messieurs dont je n'ai pas à mentionner les noms. Je constatai qu'il se plaçait de l'argent sur les terres de tous côtés ; chacun était à même de faire de ces placements. Dans la ville d'Edmonton, je reçus d'un ami une liste des terres dans ce qu'on appelle la région de Vermillon, qu'on me signalait comme favorablement situées. J'avais résolu d'acheter 10,000 ou 20,000 acres de terres et j'étais disposé à engager $10,000 ou $20,000. Ayant discuté entre nous, dans le wagon, cette question de placements en

terres nous en vînmes mes amis et moi à une entente aux termes de laquelle l'honorable député de King (N.-B.) et M. Rufus Pope, qui s'étaient montrés disposés à se charger de la besogne, se rendirent subséquemment au Nord-Ouest, en vue de faire le choix des terrains. Ils firent plusieurs voyages au Nord-Ouest ; compulsèrent les relevés topographiques relatifs à ces terrains, et obtinrent à prix d'argent des renseignements de gens qu'on supposait être au courant ; comme résultat, nous fîmes l'acquisition de 200,000 acres de terres dans le Nord-Ouest. Un jour, la compagnie du Pacifique-Canadien nous demanda de lui verser $11,000 par action. M. Pope, qui dès le début avait pris l'affaire en main, nous télégraphia de lui transmettre ce versement de $11,000 avant une certaine date, ajoutant que si nous lui faisions parvenir $6,000 chacun avant cette date-là, nous pourrions laisser passer une semaine ou deux avant d'envoyer le solde de $5,000. J'avais mes $6,000 tout prêts et je les expédiai sur-le-champ à M. Pope. Avant que les derniers $5,000 fussent devenus payables—et je les avais sous la main sans qu'il me fût nécessaire de les demander à qui que ce soit—on m'informa qu'il ne serait pas nécessaire de faire le second versement, les terres ayant été vendues à $1 de prime ; et tous nous donnâmes notre consentement à cette vente. Des gens irresponsables du dehors et d'autres tout aussi irresponsables qui font partie de la députation, ont cherché à produire un scandale autour de mon nom au sujet de cette affaire ; mais je n'ai nullement honte de ce que j'ai fait dans les circonstances. Au moment de l'élection générale dernière, cette histoire fut mise en circulation dans la circonscription de Simcoe-est, et mes électeurs y ont répondu en m'élisant à 400 voix de majorité. Le premier ministre s'était rendu sur les lieux, et j'espère bien qu'il se montrera de nouveau dans Simcoe-est, car sa présence semble me porter bonheur. Qu'est-il arrivé ? Nous avons vendu nos terres comme nous avions le droit de le faire, et nous avons encaissé le bénéfice réalisé. Nous n'avons demandé de faveurs à personne. Certains fonctionnaires de la compagnie du canadien du Pacifique demandèrent que tel jour fut fixé pour l'échéance, et à l'échéance nous versâmes les fonds. Examinons un peu certaines circonstances mises au jour lors de cette enquête. Il a été prouvé par les témoignages publiés dans le "Mail and Empire", de Toronto, à la date du 10 octobre, qu'au moment même où nous achetions ces terres, la compagnie du canadien du Pacifique opérait ce qu'on a appelé la vente Montague, couvrant 20,000 acres de terre, exactement au même prix, $3.50 de l'acre. Quelle faveur donc nous faisait-on en nous faisant payer $3.50 de l'acre pour 200,000 acres ? Chacun dira qu'en toute probabilité une compagnie serait disposée à vendre une étendue de 200,000 acres moins cher qu'une étendue de 20,000 acres ; mais, tels sont les faits. Il a été établi dans la même circonstance que la compagnie du chemin de fer canadien du Nord vendait les terres à peu près au même prix. Quiconque se donnera la peine de compulser l'enquête faite à cette date, constatera qu'il se vendait à ce même prix des terres sur tous les points de ces provinces. Je n'ai pas jugé à propos de prendre la parole sur cette question jusqu'ici, attendant toujours le dépôt du rapport de cette commission ; mais je le déclare, cette commission aurait dû m'assigner à comparaître, si elle avait quelque chose à apprendre de moi, si elle avait quelque soupçon à mon égard. En ce qui concerne l'honorable député de Carleton (N.-B.) voici ce que j'ai à dire : il a porté cette accusation le 7 février, et il n'a pas encore pu en établir la vérité, bien plus, il n'a pas cherché à le faire.

Je ne disserterai pas longuement aujourd'hui sur la ligne de conduite que j'ai suivie en cette Chambre dans ces affaires personnelles. Les honorables députés de la droite m'ont calomnié plus qu'aucun autre membre de cette Chambre. Cela ne me tracasse nullement ; mais cela peut tracasser ma femme. Je dirai seulement au premier ministre qu'il ferait bien d'imposer silence à quelques-uns des chacals qui hurlent à mes talons. (Exclamations.) Ces honorables députés de la droite peuvent en rire à leur aise ; mais j'ai mes susceptibilités, et il y a des personnes qui me sont chères qui ont aussi les leurs. Le premier ministre était présent ici pendant qu'on traînait mon nom dans la discussion au sujet d'une action pour diffamation à laquelle j'étais partie. Je nourris de bons sentiments à l'égard du premier ministre ; mais chaque fois que mon action pour diffamation...

M. L'ORATEUR : L'honorable député (M. Bennett) s'éloigne de l'explication qu'il était en train de donner au sujet de la prétendue accusation portée contre lui.

M. BENNETT : Monsieur l'Orateur, j'ai des droits comme membre de cette Chambre, et j'en ai comme simple citoyen ; et je désire faire savoir à certains honorables députés, y compris un d'entre eux que je ne vois pas ici, que si l'on ose faire allusion ici à cette cause pour diffamation, il aura de mes nouvelles.

M. L'ORATEUR : Je désire faire observer à l'honorable député (M. Bennett) qu'il a soulevé une question de privilège relativement à une accusation déterminée. Je ne crois pas que l'honorable député peut régulièrement aborder la discussion d'un autre sujet.

M. BENNETT : Relativement à cette question d'achat de terrains, je me bornerai à dire que l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a siégé en cette Chambre depuis le 7 février sans porter la moin-

dre accusation contre moi ; il n'a pas osé entreprendre de prouver que j'avais fait quoi que ce soit de dérogatoire à la position que j'occupe, soit comme homme d'affaires ou comme représentant en cette Chambre, depuis seize ans, d'une circonscription au Parlement. Que l'honorable député le sache bien, on ne pourrait trouver d'expressions qui décrivent plus exactement son attitude que celles employées dans le " Star ", de Montréal, où on lui dit que sa conduite dans la circonstance est celle d'un lâche calomniateur et d'un fier-à-bras. Je le défie, je défie tout autre membre de la députation de se présenter devant un comité de la Chambre et de s'enquérir des opérations que j'ai faites dans le Nord-Ouest ou ailleurs. Cette histoire a été mise en circulation dans la ville de Midland, colportée dans les rues. Et quelle réponse a-t-on obtenue ? La réponse c'est que cette ville, où je suis mieux connu que partout ailleurs, m'a donné une majorité de 250 voix. Et trois mois plus tard, lorsqu'il s'est fait une élection pour la législature locale, le candidat conservateur a obtenu dans cette ville à peine 40 de majorité. Comment ai-je pu m'assurer cette majorité de 250 voix ? Je suis fier de le dire, c'est simplement que ma réputation dans la ville où j'ai vécu ces vingt années dernières, est irréprochable. Maintenant, ça été dans le passé la pratique en cette Chambre, que lorsqu'un honorable député doit porter une accusation contre un de ses collègues, il doit la porter de son siège, et se charger d'en établir la vérité.

Je défie tout honorable député en cette Chambre d'affirmer que j'ai jamais porté une accusation contre un de mes collègues sans y avoir donné suite et en avoir établi le bien-fondé. Je ne crains pas de faire cette affirmation, et je mets tout honorable député de la droite au défi de me réfuter. Et je déclare à l'honorable député aujourd'hui que s'il a le courage de porter contre moi une accusation de mauvaise conduite, de nature à me prouver indigne d'occuper un siège en cette Chambre, qu'il le fasse. Et s'il ne veut pas le faire, il s'avouera par là même, dans les termes que j'ai déjà cités, un lâche calomniateur et un fier-à-bras. (Vives protestations.)

M. L'ORATEUR : L'honorable député doit se rendre compte qu'en se servant de ces expressions à l'adresse d'un de ses collègues, il viole le règlement.

M. BENNETT : Alors, monsieur l'Orateur, je me bornerai à citer ce passage du " Star ", de Montréal. (Nouvelles protestations.)

M. L'ORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député ait le droit de se servir de telles expressions à l'adresse d'un collègue.

M. BENNETT : Je me soumets très respectueusement à votre décision. Mais il est un endroit où je puis faire cette déclara, je veux dire en dehors de la Chambre, et si l'honorable député ne donne pas suite à son accusation, n'en prouve pas le bien-fondé, il aura de mes nouvelles avant longtemps, et il peut être assuré que s'il réussit dans une action en diffamation, en dehors de cette Chambre, les fonds ne feront pas défaut pour solder les frais et les dommages-intérêts. Que l'honorable député, s'il l'ose, demande de son siège la nomination d'un comité de la Chambre pour s'enquérir de ma conduite au sujet de ces terres. Mais j'espère, pour l'honneur de la Chambre, que la règle ordinaire lui sera appliquée, et que, s'il ne réussit pas à établir le bien-fondé de son accusation, le premier ministre verra à ce qu'il soit privé de son siège ; car c'est là, je crois, la règle qui a été suivie à l'égard des députés qui ont porté de telles accusations et n'ont pas réussi à en établir la vérité. Je déclare à l'honorable député et à la députation toute entière que je ne désire rien tant qu'une enquête au sujet de cet achat de 200,000 acres des terres de la compagnie de chemin de fer du canadien du Pacifique, dans le Nord-Ouest, et je serai prêt à me défendre contre les accusations qui seront portées contre moi dans cette Chambre ou ailleurs.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.) : Monsieur l'Orateur, je ne sais trop si l'on doit s'attendre à ce qu'en ce moment je suive l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) dans son argumentation tant soit peu pénible et à travers ses observations très déplacées. Je me bornerai à lire tout ce que j'ai dit et tout ce que l'honorable député a dit relativement à cette affaire dans cette séance du 7 février courant ; et je m'en remettrai ensuite à la Chambre de dire si j'ai porté aucune accusation dont je dois établir la vérité sous peine de recevoir la mercuriale que l'honorable député a cru bon de m'adresser cet après-midi, si toutefois l'on peut prendre au sérieux les sorties que fait l'honorable député en cette Chambre. Il est certaines personnes, monsieur l'Orateur, qui nous honorent en nous injuriant de la manière la plus vile ; et je crois que l'honorable député de Simcoe-est est un de ceux-là. Je n'ai rien dit contre l'honorable député, je n'ai porté aucune accusation. . . .

D'honorables DEPUTES : C'est contraire au règlement.

M. L'ORATEUR : Je crois que l'honorable député (M. Carvell) en suggérant ou insinuant que le terme " de la manière la plus vile " est applicable à l'honorable député de Simcoe-est, dépasse les bornes permises en cette Chambre et devrait retirer cette expression.

M. CARVELL : Je suis trop heureux de la retirer conformément à votre décision, monsieur l'Orateur. Il importe peu que telles expressions soient employées plutôt que

telles autres ; mais, en tout cas, je retire ces paroles. Je discutais, le 7 février, une motion déposée, je crois, par l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) au sujet de certaines terres louées à une compagnie dans le Nord-Ouest, la compagnie d'irrigation Robins. A ce moment, l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) était à son siège en cette Chambre ; l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) était aussi à son siège, ainsi que l'honorable député de King (M. Fowler). Et si je me rappelle bien, aucun de ces honorables députés ne prirent part au débat. Je discutais la question....

L'hon. M. FOSTER : Quelle conclusion l'honorable député (M. Carvell) se propose-t-il de tirer d'une déclaration de cette nature? Quelle est la règle de la Chambre qui me force, en ma qualité de député, à prendre part à une discussion à laquelle je ne me soucie pas de me mêler.

M. BENNETT : C'est une insinuation basse et vile.

M. L'ORATEUR : Je pense que l'honorable député (M. Bennett) devrait retirer cette expression. Je le prie de la retirer.

M. BENNETT : J'ai dit que c'était une insinuation basse et vile.

M. L'ORATEUR : Oui, il vous faut retirer cette expression.

M. BENNETT : Très bien, je la retire.

M. CARVELL : Je demandais si c'était un crime pour un honorable député d'acheter des terrains dans notre pays à un certain prix et de le revendre à un autre, et je mis l'honorable député que je viens de nommer en demeure de répondre à la question. Aussitôt, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster m'interrompit :

L'hon. M. FOSTER : De quoi s'agit-il?

M. CARVELL : Je leur demanderais si c'est un crime de vendre une terre à un prix supérieur au prix d'achat. Sur cette question, je pourrais aussi mettre en cause l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett).

M. BENNETT : Si l'honorable député désire porter quelque accusation contre moi, relativement aux terres du Nord-Ouest, qu'il ait donc le courage de formuler cette accusation, et la réponse ne se fera pas attendre.

M. CARVELL : Que mon honorable collègue attende avec patience et il sera peut-être pleinement édifié au sujet de ses agissements relativement aux terres du Nord-Ouest.

M. BENNETT : Fort bien, exécutez-vous.

M. CARVELL : Je prie mon collègue de modérer sa fougue; qu'il possède son âme dans la patience, et avant la fin de cette session, je le répète, il sera pleinement édifié sur les ventes de terres effectuées dans les territoires.

Or, monsieur l'Orateur, deux ou trois jours plus tard il parut un article assez modérément écrit dans le "Star", de Montréal, m'invitant à formuler les accusations que j'avais à porter contre ces messieurs. Trois ou quatre jours après, il parut un article beaucoup plus violent, et deux jours plus tard, je pense, un troisième article insistant pour que je misse ces messieurs en accusation. Or, monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de discuter cette question à l'heure qu'il est. Il n'est pas un seul membre de la députation, sans excepter même l'honorable député de Simcoe-est, qui n'eût saisi exactement le sens de mes paroles ; il n'est pas un seul lecteur canadien qui ne sût de quoi je voulais parler. Ils savaient que je faisais allusion à l'enquête qui a eu lieu devant la commission des assurances, l'été dernier ; ils savaient que je faisais allusion aux achats et ventes de terre de ces messieurs dans les territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise. Ils le savaient ; il est remarquable,—et ce fait m'a suggéré quelques réflexions dans le cours des dernières semaines,—il est remarquable, dis-je, qu'une innocente remarque comme celle que j'avais faite et venant de la part d'un membre peu en vue de cette Chambre, ait piqué l'honorable député de Simcoe-est au point de provoquer cet accès de fureur dont nous avons été témoins cet après-midi. J'ai été surpris d'autre part de voir le grand organe conservateur de la ville de Montréal se livrer à de tels accès de rage sous le coup des observations qui n'étaient pas de la nature d'un défi, ni d'une accusation, qui ne renfermaient même d'insinuation contre aucun de ceux qu'elles visaient. Je faisais simplement allusion à ce que tout lecteur du Dominion sait probablement. Je ne faisais aucune insinuation, je ne faisais allusion à aucun fait qui se soit passé autrement qu'au grand jour; les circonstances que je signalais avaient été l'objet de la publicité dans toute l'étendue du Canada. Il n'est personne qui ne sût ce que je voulais dire. Monsieur l'Orateur, je le répète, l'autre fait qui m'a frappé c'est que le "Star", grand journal de Montréal, se soit tellement monté à ce sujet. Je soupçonne que ce journal désire que quelqu'un porte une accusation contre ces messieurs ; je le soupçonne fort, et s'il fallait quelque chose pour confirmer ce soupçon, je le trouverais dans l'article de rédaction paru dans le journal en question, hier soir. Vous avez là, je pense, une preuve certaine que le "Star" est désireux que quelqu'un porte une accusation contre les honorables députés de Simcoe-est, de Toronto et de King (N.-B.).

Je ne porterai pas d'accusation pour le moment, je ne suis pas appelé à le faire ; je n'ai pas mission de le faire. Mais je dirai à l'honorable député de Simcoe-est que tant que j'occuperai un siège en cette Chambre et qu'il se présentera une occasion de discuter les acquisitions et les ventes de terres faites par ces messieurs dans le Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise, je serai à la hauteur de la situation ; et je ne manquerai pas de faire connaître au peuple canadien mes vues sur ces opérations. Mais je dois avouer—je ne sais trop s'il est ex-

pédient, je me demande si je ne me montre pas trop généreux en le disant—mais je reconnais que de ceux dont j'ai parlé, l'honorable député de Simcoe-est, n'est pas, à mon avis, celui des trois qui apparaît sous le plus mauvais jour. Je suis peut-être plus généreux que de raison en faisant cette déclaration. Il est une autre question que la Chambre, je l'espère, me pardonnera de signaler : celle que l'honorable député de King, N.-B. (M. Fowler), a cru à propos de relever.

M. l'ORATEUR : L'honorable député s'éloigne, à mon avis, du sujet de la discussion.

M. CARVELL : Je ne me proposais pas de discuter l'incident d'hier après-midi, loin de là. J'allais simplement dire que si l'honorable député de King me visait en parlant d'un certain député partisan du ministère, alors je lui donne pleine liberté de discuter ma conduite dans la vie privée aussi bien que ma conduite dans la vie publique.

M. l'ORATEUR : C'est contraire au règlement.

M. BOURASSA : L'honorable député de King, N.-B. (M. Fowler) est maintenant à son siège, et ne s'oppose pas, je crois, à ce que nous discutions la question soulevée par moi au début de la séance. Dès lors, il serait peut-être à propos de poursuivre le débat. J'ai soulevé cette question comme affaire de privilège, parce que, si je suis bien renseigné, d'après le règlement de la Chambre, dès qu'un député porte une accusation de mauvaise conduite contre un de ses collègues, la dignité du Gouvernement et la dignité du Parlement exigent que l'affaire soit instruite sur-le-champ. Lorsque je pris la parole en premier lieu, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) fit observer très à propos que la Chambre avait le droit de savoir où je voulais en venir. Si l'honorable député a supposé que je voulais simplement faire allusion aux expressions dont s'est servi le député de King, il s'est assurément trompé ; car, en soulevant la question de privilège, je me proposais de couvrir tout le terrain. Depuis plusieurs semaines, il s'est lancé de part et d'autre des insinuations dans les journaux du pays de l'un et l'autre parti politique, et il a été également fait de ces insinuations dans la Chambre de part et d'autre. Mais les choses se passent toujours comme dans ce combat décrit par le poète latin, où les combattants des deux armées se menacent les uns les autres en brandissant leurs armes, mais sans jamais en venir aux mains. La vie privée d'aucun honorable député en cette Chambre ne me regarde nullement ; je n'ai rien à y voir, et je considère qu'il est de mauvais goût de mettre au jour en cette Chambre la vie privée d'aucun député. Mais le peuple canadien, j'en suis persuadé, tient à ce que ses représentants restent dignes et ne commettent aucun acte dérogatoire à la dignité de nos institutions.

Depuis nombre d'années nous avons été dans l'habitude de nous vanter que nos institutions canadiennes ne souffraient aucunement de la comparaison avec les institutions de la république voisine et que nous n'avions pas à rougir du rapprochement de la conduite de nos hommes politiques avec celle des hommes politiques américains. Je crains fort que, ces années dernières, nous n'ayons rétrogradé plutôt que progressé à cet égard. Voilà dix ans seulement que j'occupe un siège en cette Chambre, et je regrette de le dire, le ton de la discussion ne s'est pas amélioré. Mais s'il importe que le ton de la discussion soit digne, s'il importe que la dignité de la Chambre soit maintenue, il est une condition qu'il importe encore plus de maintenir dans un pays démocratique comme le nôtre, c'est la confiance du peuple dans l'intégrité de ses représentants, qu'ils soient ministres d'Etat ou simples députés de l'un ou l'autre parti. Or, voilà que l'esprit populaire dans notre pays est devenu quelque peu soupçonneux. Il se poursuit des enquêtes, les réputations d'hommes politiques font le sujet de commérages, on instruit des procès d'élection où il se fait des révélations dommageables à la bonne renommée d'hommes politiques, et qu'en résulte-t-il ? Quels sont ceux que l'on punit à la suite de ces enquêtes? Qui est le coupable aux yeux de la loi? L'instrument, l'homme sans responsabilité envers le peuple canadien devient le bouc émissaire des hommes politiques qui s'en sont servi pour avancer leurs propres affaires ou celles de leur parti. Si nous voulons que le peuple canadien ait confiance dans ses institutions nationales et dans ses hommes politiques, il est grand temps que nous donnions une solution plus équitable à ces questions, et que ce soient les hommes politiques canadiens que l'on tienne responsables de ces actes, et non pas les simples instruments sans responsabilité dont ils se sont servi et dont ils font ensuite des boucs émissaires pour leur permettre d'échapper au châtiment de la loi. On a fait allusion en diverses circonstances, aujourd'hui même et avant hier également, à l'enquête de la commission des assurances. L'honorable député de King (N.-B.) (M. Fowler) a déclaré :

> On m'a informé que le ministre de la Justice (M. Aylesworth) avait remis entre les mains de certains députés de la droite les bonnes feuilles des témoignages rendus devant la commission des assurances, qu'il a préparé un factum, qu'on va mettre l'affaire en marche et que je serai attaqué.

Or, monsieur l'Orateur, je ne suis pas circonvenu à l'égard de ces questions soulevées devant la commission des assurances; mais je prends cette attitude-ci : ou bien les chefs d'accusation portés contre certains honorables députés ont trait à des actes de leur vie privée, ou bien ils ont trait à des

actes de leur vie politique. Dans le premier cas, nous n'avons rien à y voir, et on ne devrait pas en faire le sujet d'accusations en cette Chambre. Dans le second cas, ou bien les députés en cause ont rempli leur devoir comme représentants du peuple ou bien ils ont failli à ce devoir. Ils ont pu profiter de leur position de représentants du peuple pour s'assurer un gain personnel ; ou bien, comme on l'a insinué, ils ont pu négocier certaines affaires avec des compagnies de chemins de fer, de nature à influencer leur attitude et leur vote dans la Chambre des communes. Si c'est là l'accusation que l'on porte, il faudrait la tirer au clair. Si ces honorables députés ont abusé de la confiance placée en eux par la population canadienne, non seulement doivent-ils répondre de leur conduite à leurs propres commettants, mais ils sont indignes d'occuper un siège en cette Chambre et devraient en être exclus.

Dans le discours qu'il a prononcé et qui a provoqué les observations que j'adresse à la Chambre, le député de King a dit :

> Ne dissimulez rien et nous édifierons, à notre tour, la Chambre sur vos relations avec M. Hill, et nous vous montrerons les vrais dessous de l'affaire.

Que faut-il inférer de ces paroles? Faut-il en déduire que le député de Yale-Caribou a vendu son mandat électif à M. Hill ? Si c'est bien là l'accusation, qu'on formule cette accusation et qu'on la soumette à l'enquête. Quant à l'autre partie de la phrase, le député de King veut-il dire que M. Hyman, en remettant son mandat de député aux Communes a obéi, non pas aux raisons qu'on a alléguées, mais à certains mobiles indignes d'un représentant du peuple et d'un membre du cabinet? Alors, qu'on formule cette accusation, et si l'on réussit à la prouver, qu'on expose la conduite de M. Hyman aux regard du peuple canadien qui portera son jugement. Le député de King a, en outre, porté cette accusation-ci :

> Je discuterai la moralité des honorables députés de la droite, qu'ils soient ministres ou simples députés, et leurs relations avec les femmes, leurs libations et leurs rapines.

Voilà de bien graves paroles. Quant aux deux premiers chefs d'accusation, je le répète, s'il s'agit d'une affaire de conduite privée, cela ne nous regarde nullement. Si l'honorable député veut dire par là que certains membres du cabinet en conséquence de leurs habitudes d'immoralité, ont trahi leur devoir comme mandataires du peuple, alors il est tenu en honneur, de les démasquer, et il a même le devoir de le faire. S'il entend par là qu'ils se sont rendus coupables de tripotage, alors il est tenu, en honneur, de prouver la chose et il a le devoir de le faire, tout comme le député de King (M. Fowler), le député de Toronto (M. Foster) et le député de Simcoe-est (M. Bennett) sont tenus, en honneur et ont le devoir de prouver que dans leurs transactions au Nord-Ouest, ils n'ont pas tenu une conduite indigne de membres du Parlement et n'ont pas trahi le mandat que leur a confié le peuple canadien.

Monsieur l'Orateur, il est grandement temps que, dans la discussion des affaires publiques, soit au sein de cette Chambre, soit au cours des campagnes électorales, on cesse de se renvoyer pareilles insinuations et accusations, à moins qu'on ne les prouve. Bien souvent, les députés ou les candidats, au cours des élections, croient que ces accusations, après tout, sont plus ou moins triviales, qu'elles sont provoquées par la passion soulevée, dans le feu de la discussion et qu'il n'en reste rien. A mon avis, envisager la chose à ce point de vue c'est se faire une fausse idée de la conscience et de l'intégrité du peuple canadien. Quand des hommes d'honneur, occupant un rang distingué dans leurs professions et qui voudraient tenir une aussi large place dans l'estime du public, se traitent mutuellement de prévaricateurs, se lancent d'abominables accusations, relativement à certaines spéculations sur nos terres domaniales, lorsqu'ils s'accusent d'avoir trafiqué de leurs suffrages ici, au bénéfice de certains propriétaires de chemins de fer, croit-ont qu'aux yeux du peuple, pareilles accusations ne passeront que pour de simples exagérations, qui échappent aux orateurs dans un moment de passion? Non, le peuple s'habitue à penser que tous les hommes publics sont indignes de sa confiance; sont malhonnêtes, et qu'un parti politique n'ose pas démasquer la conduite de l'autre parti, de peur que celui-ci ne porte contre lui des accusations dommageables.

Je le répète, il est grandement temps de dissiper une erreur qui tend à s'accréditer dans l'esprit du peuple canadien : c'est qu'en dépit de la ligne de démarcation qui sépare les deux partis politiques dans cette Chambre, en dépit de ce bureau qui sert de frontière aux deux groupes, il existe une conspiration qui fait que, lorsqu'il se présente une question intéressant l'intégrité des députés, une question de confiance publique, bien qu'il puisse s'échanger quelques mots un peu vifs entre les deux camps au cours du débat, la question se règle entre les deux partis, précisément comme on règle ces abominables pétitions en demande d'invalidation d'élection en disant : "Vous êtes criminel, je suis criminel ; gardons le silence et aux yeux du peuple, nous passerons pour d'honnêtes et braves gens." Le peuple est fatigué de ce spectacle dégoûtant ; et s'il ne l'était pas, cela reviendrait à dire que la conscience publique est émoussée, chose que je me refuse à croire. Il est grandement temps que le Gouvernement et le Parlement s'emparent de cette question et songent à purifier l'atmosphère politique ; et s'il est dans cette Chambre, soit parmi les libéraux soit parmi les conservateurs, des députés indignes, il importe que leur conduite soit

soumise à une enquête approfondie et qu'ils soient punis.

Sir WILFRID LAURIER : La députation s'attend sans doute à ce que, à titre de leader de la Chambre, j'exprime mon avis sur les questions qui vient de soumettre à son examen le député de Labelle (M. Bourassa). On a mentionné, aujourd'hui, deux incidents se rattachant à cette affaire : le premier de ces incidents s'est produit le 7 février et il a été pleinement élucidé par le député de Simcoe (M. Bennett) et par le député de Carleton (M. Carvell). Le deuxième incident a surgi, mardi dernier, entre le député de Yale-Caribou (M. Duncan Ross) et le député de King (N.-B.) (M. Fowler). On le sait, ce double incident a été provoqué par la preuve établie au cours de l'enquête tenue, il y a quelques mois, à Toronto, devant la commission des assurances. Le nom du député de Toronto-nord (M. Foster) celui du député de Simcoe (M. Bennett) et celui du député de King (N.-B.) (M. Fowler) ont été mentionnés au cours de cette enquête, et ils ont fait objet de discussion plus ou moins vives dans la presse.

Je l'avoue franchement, il est regrettable, à mon avis, que la presse se soit emparée de cette question ; car, à mon sens, tant que le rapport de la commission n'aura pas été déposé sur le bureau de cette Chambre, il faut s'abstenir de tout commentaire. Pour le moment, je ne suis pas disposé à exprimer d'avis sur les allégations formulées, dans les journaux, à l'égard de la conduite de ces honorables députés. J'ai peut-être ma propre opinion sur cette affaire ; mais j'hésiterais à dire que cet avis soit bien décisif. J'ai lu, chaque jour, le compte rendu des dépositions des témoins, au fur et à mesure qu'il a été publié ; mais à mon avis, il serait peu juste envers ces messieurs de porter un jugement quelconque sur ces accusations, pour le moment ; je dis " accusations ", mais peut-être serait-il préférable de me servir de cette formule-ci : la conduite de ces députés, conduite qui a été l'objet de certaines discussions. Je le répète, il eût été préférable qu'on se fût abstenu de tout commentaire, à cet égard, en attendant que le rapport de la commission fût déposé sur le bureau. Quoi qu'il en soit, la presse a longuement discuté l'affaire. Le 7 février dernier, le député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) en réponse à la question que lui avait posée un interrupteur, au milieu de son discours, présenta quelques observations, mais ne se permit aucune insinuation ; il se contenta de dire au député de Simcoe : " Vous serez en demeure d'apprendre certains faits." Un incident similaire se produisit lorsque le député de Yale-Caribou portait la parole et il a porta au député de King, N.-B., une réponse similaire : " Vous entendrez parler de certaines accusations au cours de la session." Je le répète, à mon avis, il serait bien préférable d'attendre qu'on ait effectué le dépôt du rapport dressé par la commission sur les assurances, avant de prendre une initiative à l'égard de ces incidents. A mon avis, la Chambre, pour le moment, devrait s'abstenir de discuter la question. Le dépôt de ce rapport se fera à fort prochaine échéance et alors la Chambre aura le devoir de discuter ce document et d'accuser ou d'innocenter les députés dons les noms pourraient figurer dans ce rapport. Il est possible que lorsque le rapport de la commission sera présenté, il n'y ait pas lieu de soulever de débat quelconque ; et il est possible aussi que la Chambre ait le devoir de discuter ce rapport.

Quant à l'autre incident, le député de King (M. Fowler) a prononcé quelques paroles fort sévères et s'est permis des insinuations très graves. L'honorable député n'a porté aucune accusation. Il nous a dit qu'il s'était armé de certaines pièces, pour me servir de son expression, afin de porter la guerre en Afrique, ajoutant que si on l'attaque, et qu'on porte quelque accusation contre lui, il prendra les moyens de se défendre, en accusant d'autres personnes ; bref, il a formulé des insinuations de fort grave nature contre quelques membres du cabinet, mais sans porter d'accusations spécifiques. J'ai pensé, à l'instant même, que l'incident était fort grave et dépassait même les limites permises dans la chaleur de la dispute ; toutefois, comme cet incident a surgi au milieu d'un débat fort animé, il ne faudrait peut-être pas y attacher trop d'importance. Cependant, lorsque le rapport de la commission sera devant la Chambre, et si, comme résultat des conclusions de ce rapport, sa conduite était attaquée, alors, il aura le devoir de prouver le bien-fondé de ses insinuations. Je me rangerais volontiers à l'avis exprimé par le député de Labelle (M. Bourassa). Il n'est pas juste d'attaquer ici la conduite privée d'un député, à moins qu'elle ne soit un scandale de telle notoriété publique que la présence de cet homme devienne intolérable au sein d'une assemblée délibérante comme celle-ci. Je m'abstiens de discuter, pour le moment, cet aspect de la question. Je n'ai pas encore la certitude que l'heure soit venue pour la Chambre de prendre une initiative sur la question signalée à son attention ; mais la chose va sans dire, la session ne saurait s'écouler, sans que la Chambre en soit saisie. A mon avis, il faut attendre que le rapport de la commission des assurances soit sous nos yeux, et alors nous pourrons passer toute la question au crible de la discussion.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : J'en conviens, lorsqu'on saisit la Chambre d'une question tendant à révoquer en doute s'il convient qu'un de ses membres détienne ici un mandat ou un portefeuille, il faut que cette question soit posée sous forme d'accusation. C'est ainsi que la question doit se poser, en dernière analyse. Je tiens, cependant, à présenter ici une observation au

premier ministre : lorsqu'il s'agit d'affaires qu'on affirme être de nature absolument privée et qui ne sont pas censées intéresser la situation des députés de la gauche, en ce qui concerne leur qualité de représentants du peuple ; et quand les députés de la droite se permettent de faire allusion à ces affaires, comme cela est souvent arrivé, durant cette session-ci, et cela au cours de débats ne se rattachant nullement à ces affaires, alors, il faut en convenir, la nature humaine étant ce qu'elle est, il n'y a guère lieu de s'étonner que pareilles insinuations provoquent des observations de ce genre, de la part des députés ainsi visés. Si la nature humaine était parfaite, pareil résultat ne se produirait pas.

L'hon. M. FOSTER : Et il n'y aurait pas de provocation.

M. R. L. BORDEN : Et comme le dit l'honorable député (M. Foster) il n'y aurait point provocation. Or, la nature humaine étant ce qu'elle est, voilà ce qui arrive, quand on tolère pareilles insinuations à l'adresse des députés. S'il figure quelque accusation portant atteinte à la réputation d'un député de la gauche, comme homme public, soit dans la preuve établie devant la commission des assurances, soit dans le rapport de cette commission, je tiens à déclarer ici, à titre de chef de l'opposition, que je m'engage à prêter au premier ministre de ce pays et à ce Parlement tout mon appui, afin que ces accusations soient l'objet de l'enquête la plus approfondie possible. Voilà tout ce que j'ai à dire à cet égard. J'abonde dans le sens du premier ministre quand il dit qu'il est impossible de laisser clôre la session sans que toute accusation qu'on aurait portée, par voie d'insinuations contre tout membre de l'opposition ait été retirée, ou bien soumise à une discussion approfondie. Pour mon propre compte et me faisant en cela l'interprète de tous les députés de la gauche, je le déclare ici publiquement : nous n'entendons pas que cette session se termine avant que cette affaire n'ait fait l'objet d'un débat et d'une enquête. Voilà tout ce qu'il est nécessaire de dire, pour le moment. Je ne saurais souscrire à l'interprétation que le premier ministre a donnée aux observations formulées par le député de Carleton, (N.-B.) (M. Carvell). Le premier ministre affirme que l'honorable député n'a pas porté d'accusations et c'est parfaitement vrai. Le premier ministre ajoute que l'honorable député (M. Carvell) ne s'est point permis d'insinuations. Je ne saurais me ranger à cet avis. Le langage dont s'est servi l'honorable député (M. Carvell) ne comporte d'autre sens que celui d'une insinuation et une insinuation tendant à créer l'impression que les députés auxquels il a fait allusion ont été mêlés à certaines affaires compromettantes pour leur réputation d'hommes publics canadiens. Si ce n'est pas là le sens que comportent les paroles de l'honorable député, elles n'ont aucun sens.

Le premier ministre a fait allusion à la presse; et pour mon propre compte, je ne suis pas disposé à donner de l'importance à tous les écrits qui figurent dans les colonnes des journaux, en les discutant dans cette Chambre. Toutefois, dans le " Herald " de Montréal, que le Gouvernement honore de sa confiance et auquel il prodigue ses faveurs administratives, il figure un exposé de faits dont je tiens à donner lecture à la Chambre, quitte à y ajouter quelques observations. Le " Herald " dit :

Si ce qu'on dit est vrai, il y aurait déjà eu de ces tentatives de menaces; car on affirme que si on avait pu réussir à persuader à M. Shepley de ne pas attaquer la compagnie de trust de M. Foster ainsi que les spéculations de M. Foster sur les terres et les concessions forestières, les révélations relatives à l'élection de London n'auraient pas eu lieu et M. Hyman ne se serait pas cru obligé de remettre son mandat. Mais on a fait fi de la menace; l'enquête sur les assurances a eu lieu; elle a été aussi approfondie que possible et si les amis de M. Fowler ont pris leur revanche, c'était là leur privilège.

Dans la mesure où il est insinué dans cet article qu'un individu quelconque, au nom du parti conservateur, aurait fait pareille avance ou pareille proposition, je déclare qu'au mieux de mes lumières et de mes renseignements, et dans ma conviction, c'est absolument faux. En outre, je prêterai volontiers mon appui au premier ministre ou à tout député, en faisant enquête sur cette accusation à bref délai, si toutefois on formule l'accusation et j'en suis convaincu, il sera prouvé qu'il n'y a pas un mot de vrai dans cet article, du commencement à la fin. Je n'en ai certainement jamais entendu parler; je suis allé aux renseignements et cela aux meilleures sources possibles, depuis que j'ai lu cet article et je le déclare, dans ma conviction et d'après mes lumières, l'allégation ou l'insinuation contenue dans ce journal est une fausseté absolue et malicieuse.

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, je suis obligé de demander à la Chambre de me prêter son attention. J'eusse préféré, pour nombre de raisons, garder le silence et abandonner à quelque autre le soin de prendre l'initiative légitime, à mon sens, en pareille matière, lorsque tous les faits officiels auront été soumis à la Chambre, si toutefois il en existe ; j'eusse préféré, dis-je, attendre qu'un collègue, convaincu que son devoir d'homme public, le souci de l'honneur de ce Parlement et celui de son propre honneur inséparablement lié à celui du Parlement lui imposant pareille initiative, eut porté une accusation ou eut signalé à la Chambre toute question ou affaire relativement à laquelle, à titre d'homme public ou de député au Parlement, j'aurais été négligent dans l'exercice du mandat que le peuple m'a confié ou j'aurais

tenté l'ombre même d'une démarche, dans le but de faire une exploitation illégitime des privilèges publics ou de trafiquer de mon mandat électif à cette Chambre pour un gain personnel, ou j'aurais fait toute autre démarche dérogatoire à l'honneur, à la bonne renommée d'un membre de cette Chambre ; j'eusse préféré, je le répète, abandonner à celui-ci même qui aurait estimé que ce devoir lui incombait, le soin de faire pareil exposé de faits ou de formuler pareille accusation, et alors, monsieur l'Orateur, et alors seulement, j'aurais estimé que le devoir m'imposait l'obligation de me défendre. Au dehors de cette Chambre, la voix de la presse s'est fait entendre, me demandant de prendre la parole ici, sans laisser un seul jour s'écouler, au cours de cette sesion-ci, et de me défendre. Grands Dieux ! On veut que je me défende, mais contre quoi ? Où est l'accusation ? Où est l'accusation ? Dois-je me considérer comme un prévenu, comme un accusé, presque comme un prisonnier à la barre du tribunal, déjà en route pour le bagne ou la prison, et faut-il que je prenne la parole, pour me défendre contre des ombres d'accusations ou d'insinuations ? Non, monsieur l'Orateur, ce n'est pas un homme de mon âge, qui a vécu cinquante-cinq ans au pays, et dont la carrière publique s'est exercée sous l'œil du public, qu'on vient sommer de prendre la parole, à un moment quelconque, dans cette enceinte législative, pour établir sa défense, à moins que quelqu'un n'ait le courage ici de porter une accusation contre lui.

Certains députés de la droite semblent croire que c'est là une affaire qui prête à l'hilarité. Mais pour celui qui a une conscience, qui sent un cœur d'homme battre dans sa poitrine et qui n'est pas dénué de toute sensibilité, pour celui, dis-je, qui a des amis qu'il estime et des êtres qui lui sont chers et qu'il idolâtre, qu'on ne s'imagine pas que la situation soit bien enviable ou qu'il soit sur un lit de roses, lorsque, chaque jour, il se voit en butte à des accusations déguisées ou à des insinuations formulées qu'il doit se contenter d'écarter de sa route, résigné à boire le calice d'amertume comme le breuvage agréable, dans cette vie publique qu'il a choisie pour sa carrière. Mais il est des limites à l'endurance humaine, lorsqu'on érige en système ce genre de guerre, lorsqu'on se ligue et qu'on se donne le mot d'ordre dans ce but ; lorsque, dans cette enceinte législative où tous sont sur un pied d'égalité, à titre de députés, au lieu d'attaquer en face, bravement on cherche, dans l'ombre, à la sourdine, à aiguiser le dard, à injecter le poison et cela au moyen d'insinuations, de sous-entendus, au lieu de porter publiquement l'accusation. Monsieur l'Orateur, à titre de député, je puis bien affirmer que j'ai droit de m'attendre à ce qu'on ne m'inflige pas pareil traitement ici.

M. FOSTER.

Mais, pardon, un instant, monsieur l'Orateur, je me trompe ; ce n'est pas au sein de ce Parlement que ce genre d'attaques a pris naissance. Peu après la nomination de cette commission sur les assurances, peu de temps après son organisation et plusieurs mois avant qu'une compagnie quelconque avec laquelle j'eusse noué les moindres relations d'affaires eut été citée devant la commission ou eut rendu même l'ombre d'un témoignage, il était de notoriété publique au pays et c'était le sujet de toutes les conversations que j'allais être démoli devant cette commission.

La société avec laquelle j'avais noué des relations se rattachant, d'une façon secondaire, aux affaires de la compagnie d'assurance, ne fut citée devant la commission qu'en septembre 1906. A cette époque, il n'existait pas la moindre preuve qu'il eut été possible de communiquer au public d'une façon loyale et honorable. Comment alors est-il arrivé, monsieur l'Orateur, que d'une extrémité du pays à l'autre, les fidèles se soient communiqué la nouvelle, de bouche en bouche, que Foster allait être démoli devant la commission des assurances ? Qui possédait ce renseignement ? Qui a communiqué aux fidèles cette information ? Qui avait le droit de donner ce renseignement, si toutefois il le possédait, avant que l'affaire eut été soumise au tribunal qui devait instruire cette cause et enquêter sur les gestions des compagnies d'assurance ? Cependant, il en est ainsi. C'est un fait réel ; ce n'est ni un soupçon, ni une vague rumeur. Voyageant à bord d'un train de l'Intercolonial, comme je traversais le couloir, j'entendis un voyageur poser la question à un autre voyageur : Quel est ce gentleman ? Mais ne le connaissez-vous pas? fit l'autre; c'est M. Foster ; on va faire le diable contre lui devant la commission des assurances. Voilà qui est arrivé, c'est un fait et cette conversation, ma femme et moi l'avons entendue. Comment ce voyageur avait-il pénétré ce secret? Le juge McTavish, le président de cette commission ayant entrepris, comme il en avait parfaitement le droit, la tâche de se renseigner sur les agissements des diverses compagnies qui devaient être l'objet de son enquête, avait-il appris cette nouvelle et lui avait-il donné cours au pays en lui imprimant son sceau? Je ne le crois pas. Je ne pense pas non plus que cette nouvelle ait été répandue par quelque autre membre de la commission. Cependant, monsieur l'Orateur, le fait que je rapporte est très réel et absolument indiscutable. La commission se mit à l'œuvre et au cours de l'enquête, les Forestiers furent cités devant la commission, les Forestiers étant une compagnie d'assurance. Puis, à titre de gérant d'une société de trust, je fus appelé à rendre témoignage et fis ma déposition devant la commission. Alors, d'un bout à l'autre du pays, ma cause fut jugée et ma sentence fut prononcée et affichée dans les en-têtes flam-

boyants des journaux de parti. Je fus déclaré coupable, et la sentence condamnatoire fut irrévocable. Je ne m'insurge nullement contre la chose. Après tout, c'est là leur mission ; c'est ce qu'on pense, au moins, dans ce milieu ; c'est la tactique en vogue. Si ces journalistes pensent que ce soit là une bonne tactique, ils prononcent par là même leur propre condamnation. Je ne regimbe pas plus qu'il ne faut à cet égard. Mais, monsieur l'Orateur, ce que je ne saurais admettre sans m'insurger, c'est que le Gouvernement crée cette commission royale d'enquête qui, en faisant son œuvre devait, disait-on, se dépouiller de tout esprit de parti, et que, cependant, plusieurs mois avant qu'elle eût commencé l'instruction d'une affaire quelconque où je fusse intéressé, on ait donné cours, dans tout le pays, à la nouvelle que j'allais être démoli devant cette commission et qu'il y aurait surabondance de preuves pour atteindre ce but.

Voila ce que je critique et parmi les députés présents en ce moment dans cette Chambre qui prêtent l'oreille à mes paroles, j'en suis convaincu, il n'en est pas un seul qui ne se range à mon avis et n'avoue que j'ai parfaitement le droit de formuler pareille critique. Il n'en est pas un seul, parmi mes collègues, qui ne regimberait contre une chose aussi intolérable et qui ne ferait encore plus de tapage que je n'en fais en ce moment. Ainsi, monsieur l'Orateur, c'est là le mot d'ordre auquel on a obéi. Puis, le tribunal entendit les témoins, au cours de l'enquête, et à dater de ce moment jusqu'aujourd'hui, certains partisans du premier ministre ont donné à entendre qu'on allait en voir de belles à mon égard et à l'égard de certains autres députés, comme résultat de révélations faites au cours de l'enquête devant la commission des assurances. En tout honneur, en toute justice, en toute vérité, ces messieurs auraient fait acte de prudence et auraient consulté les intérêts de leur bonne renommée, à titre de députés et d'hommes du monde, en attendant que la Chambre fût saisie des témoignages et de la preuve établie au cours de l'enquête. Est-il un seul député ici qui s'inscrive en faux contre ce que j'affirme ? Non, pas un seul. Au fond, ce n'est là qu'un principe de justice universellement reconnu parmi les Anglais, les Français, les Irlandais, les Ecossais, bref, partout où on en chercherait la preuve. On nous a dit publiquement dans les rues de Toronto, à moi et à mes amis qu'on allait me museler et qu'au Parlement je serais un chien muet, ne sachant aboyer. Eh bien ! monsieur l'Orateur, il n'est pas encore né l'homme qui, soit par l'empire qu'il exercerait sur moi, soit par la crainte des accusations qu'il pourrait porter contre moi, réussirait à me fermer la bouche, lorsque je suis convaincu que j'ai le droit de parler, et quant à ceux qui, dans leurs cercles et publiquement dans la rue se vantaient de m'avoir muselé et qu'en tant que critique, mon utilité avait cessé, la Chambre a aujourd'hui la preuve évidente qu'ils ont commis une grave erreur.

Passons à une autre considération. Il est certaines choses que j'admets, comme député et d'autres que je n'admets pas.

Disons que j'exploite le commerce d'épicerie et que dans l'exploitation de mon négoce certains clients pensent que je leur fais payer lès marchandises trop cher, tandis que d'autres croient que je leur donne trop faible poids.

C'est là affaire à débattre. Entre mes clients et moi-même, subordonnément aux lois du pays et à mon avis, nul député ici n'a le droit de me demander compte de l'exploitation de mon négoce, ou de la gestion de mes affaires privées. Ai-je raison ou ai-je tort ? Il n'est pas un seul député ici qui ne convienne que j'ai parfaitement raison en cela. A titre de député aux Communes, j'ai assumé une responsabilité et un fidéicommis.

S'il a été établi, au cours de cette enquête et si un seul de mes collègues dans cette Chambre croit qu'il est prouvé que je me suis servi de mon mandat de député pour obtenir quelque avantage illégitime dans l'achat d'un seul acre de terre et que je me suis livré, pieds et poings liés, à la personne qui m'a conféré cette faveur et que j'ai ainsi compromis mon indépendance, dans l'exercice de mon mandat de député, il a parfaitement droit de me demander compte de ma conduite avec toute la sévérité et l'énergie possible. Si j'ai tenu pareille conduite, force m'est bien d'en accepter le blâme et le risque qui peut aller si loin qu'il me soit impossible, à l'avenir, de convaincre mes commettants de m'accorder leurs suffrages à titre de député au parlement fédéral où je pourrais encore abuser de la confiance que le pubilc a reposée en moi.

Voilà, je crois, une attitude légitime. S'il est un seul acte scandaleux de ma vie privée qui rende ma présence ici dérogatoire à l'honneur du Parlement, bien que cet acte soit absolument privé en un certain sens, tout député a parfaitement droit de s'opposer à ma présence dans cette Chambre de ce chef et de formuler directement ses objections.

On ne saurait séparer entièrement la moralité de la vie privée de celle de la vie publique et le moment peut venir où, par suite de certains actes de la vie privée, un homme qui n'a rien fait de dérogatoire à son mandat public, puisse être si notoirement scandaleux dans sa vie privée qu'il soit indigne de siéger dans cette Chambre, à titre de représentant du peuple, à côté des représentants de la nation. Monsieur l'Orateur, au cours de l'enquête tenue par ce tribunal, on a fait l'examen de plusieurs affaires. Le résultat de l'enquête sur ces affaires viendra devant la Chambre. Quand la Chambre sera saisie de ces affaires, j'invite mes collègues à les examiner ; mais j'adhère encore ici à cette proposition : l'es-

prit droit, loyal, sincère saura établir la distinction entre une affaire de nature absolument privée et une affaire intéressant la chose publique au point de neutraliser ou de compromettre ma situation de député. Or, comment m'a-t-on traité dans cette Chambre ?

Il semble peu digne, de la part d'un député d'exposer ses griefs personnels dans une Chambre composée de plus de deux cents députés ; mais quelquefois la chose devient d'importance majeure. Il est possible que je sois sensible à l'excès, mais je ne crois pas l'être. La plupart des gens me disent : "Mais, vraiment Foster, vous devez avoir l'épiderme d'un rhinocéros, pour endurer toutes ces misères de la vie publique !" Je n'ai pas l'épiderme aussi épais que cela ; je suis sensible ; je suis même d'une grande sensibilité, s'il m'est permis d'en faire l'aveu ici ; mais quand à mon avis, on entre dans la carrière publique, il faut jouer la partie ; il faut s'attendre à recevoir des coups dans la mêlée.

Parfois je frappe fort; c'est au moins le témoignage qu'on me rend, bien que je ne m'en rends pas compte moi-même. Quelquefois je pousse de bonnes bottes ; au moins, c'est ce qu'on dit, et je ne trouve pas à redire, quand en retour on me porte un rude coup ou qu'on pousse vivement l'attaque.

Voici ce qui me parait critiquable : depuis quelque temps, chaque fois que je prends la parole dans cette Chambre, pour discuter une question quelconque, en me plaçant, me semble-t-il, au point de vue de l'intérêt public, invariablement quelqu'un prend la parole, soit de son propre mouvement soit sur un mot d'ordre, et laissant de côté la question en discussion, cherche, au moyen d'insinuations et d'allusions indirectes à atténuer la force de mes arguments. La chose s'est si souvent répétée qu'il semble maintenant que ce soit la règle. Ceux de mes collègues qui ont suivi attentivement les débats de cette Chambre savent que je n'exagère nullement en disant ceci ; la chose m'a été fort désagréable, mais j'ai accepté la situation sans me plaindre.

Je le répète, il faut faire la partie et quelquefois le jeu est passablement brutal. A moins que l'arbitre ne fasse preuve de vigilance, le joueur est souvent exposé à recevoir un coup, contrairement aux règles du jeu. L'arbitre ne saurait tout prévoir. Ce qui arrive dans le fameux jeu de hockey, arrive quelquefois dans cette Chambre ; on pousse des attaques et on se permet certaines choses qui bien que, déloyales, passent inaperçues. Or, au commencement même de la session, qu'est-il arrivé ? Au cours du débat sur l'adresse, j'ai essayé de faire un discours qui m'a semblé empreint de calme et de modération. A peine avais-je terminé ma harangue que le député de Wright (M. E. Devlin), sans que rien n'autorisât pareille chose, fit une allusion fort directe aux en-têtes de journaux et aux racontars de la rue à l'égard de l'affaire en question. Je ne veux pas donner lecture du texte même de ses observations ; elles figurent aux pages 116 et 117 de l'édition non revisée du "Hansard".

Voici à quoi elles se résument : l'honorable député se dit frappé de stupéfaction en voyant que le député de Toronto-nord (M. Foster) a la hardiesse de prendre son siège dans cette Chambre et d'ouvrir la bouche, au cours du débat. La chose s'est répétée non pas une, deux, trois ou quatre fois seulement, mais à mainte et mainte reprise. Mon honorable collègue (M. Carvell) nous a dit aujourd'hui qu'il n'a pas fait d'insinuation, qu'il n'a pas porté d'accusation. Eh bien ! quelle est donc cette allusion candide, si candide qu'il a voulu faire ?

L'honorable député, en homme intelligent qu'il est, sait parfaitement qu'il n'aurait pas fait cette allusion à l'affaire en question, s'il ne s'était trouvé un trait acéré, une insinuation. Naturellement, c'est là ce qui a provoqué cette observation, et voilà pourquoi les députés ont souligné de leurs applaudissements cette insinuation, lorsqu'elle a été faite. C'est là sa seule raison d'être.

Je le répète, je n'entends répondre aux accusations que lorsqu'on les aura portées ; je n'entends me défendre que lorsqu'on m'aura prouvé qu'il est nécessaire de le faire. Je me contente d'observer que, dès que quelqu'un ici, que ce soit un haut personnage ou non, que ce soit un ministre ou un simple député, aura formulé une accusation ou fait une déclaration à l'égard de ma conduite, j'essaierai d'apporter une réponse qui, à mon avis, sera suffisante. Mais je n'entends point qu'en formulant cette accusation, on se base sur des en-têtes de journaux ; je préférerais de beaucoup qu'on ne s'appuyât point sur des insinuations ; car à mon avis, toute accusation doit reposer sur une des allégations de fait et il faut apporter des preuves à l'appui de ces allégations.

Encore un mot et je finis. Le premier ministre n'est pas tout puissant, je le sais. Il est d'un caractère obligeant. Mais j'ai remarqué ici—car je suis observateur—une tendance comme celle signalée par le député de Labelle (M. Bourassa). Il faut l'avouer, le ton de nos débats ne gagne pas en dignité, et pourtant il devrait suivre le mouvement général de progrès qui entraîne tout le pays. Que le premier ministre me pardonne, si je lui fais cette observation ; mais c'est à sa garde qu'est confié dans une large mesure, le décorum de nos débats. Qu'il s'élève résolument contre ce genre d'insinuations dont je viens de parler et auxquelles se sont livrés ses propres partisans, poussés qu'ils étaient, je suppose, par certaines personnes ayant intérêt à cela, ou croyant y avoir intérêt. Je le répète, si le

premier ministre s'élèvait contre ce genre d'insinuations au début même, on ne provoquerait pas l'opposition. Le Gouvernement ne devrait jamais provoquer l'opposition, on le sait, c'est le droit de l'opposition de provoquer le Gouvernement. La chose n'est que légitime. Tous les avantages ne sauraient être du même côté. Au Gouvernement appartient le pouvoir avec tous les avantages qui en découlent et il devrait veiller à ne pas provoquer l'opposition qui ne jouit pas de ces avantages et qui, en toutes circonstances, a une lutte bien difficile à faire. Si le premier ministre eût rappelé à l'ordre trois ou quatre des jeunes députés de la droite, trop enthousiastes partisans du ministère, et s'il eût au début même, empêché ce genre d'attaque, ces insinuations portant sur l'affaire en question, nous n'aurions, probablement pas été témoins de la scène de l'autre soir, et il n'y aurait pas eu lieu de faire cette causerie à cœur ouvert que nous avons eue aujourd'hui. Ce que je désire et ce que je préconise, c'est un Parlement ayant le souci de sa dignité, qui n'oublie ni sa haute situation ni ses grands privilèges, qui donne l'exemple au pays. Il m'arrive, quelquefois, d'être infidèle à mon idéal, je le sais ; mais je reconnais volontiers mes erreurs, au besoin. Si le premier ministre voulait bien exercer sa bienfaisante influence sur quelques-uns de ses partisans et les empêcher de lancer ces grossières et brutales insinuations, il se trouverait en présence d'une opposition plus facile à diriger et aussi, eu égard à l'humaine nature, une opposition mieux disposée à expédier les affaires de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, qu'on me permette de présenter une courte observation, en réponse aux remarques formulées par l'honorable député (M. Foster). Je n'ai absolument rien à redire au ton de ces observations. L'honorable député dit qu'il est très combatif. Je le sais. Je sais qu'il rend volontiers coup pour coup. Il s'est toujours battu en brave. Pour mon propre compte, je tiendrai toujours, dans la mesure de mon pouvoir, à ce que le décorum préside à nos débats. Les personnalités sont chose qui me répugne, et je les évite autant que possible. Les insinuations ne peuvent produire que du mal. Quand on a une accusation à porter, qu'on la formule ; si on n'a pas d'accusation à porter, qu'on se taise, plutôt que de faire des insinuations. Mais, si l'honorable député (M. Foster) veut bien me permettre de lui faire une observation, je lui dirai que cette habitude répréhensible de faire des insinuations et des accusations d'une façon détournée, ainsi que des observations blessantes, si elle existe dans cette Chambre, n'est pas seulement le fait des députés de la droite. Le député de Simcoe-est s'adressant à moi s'est écrié : " Si vous n'empêchez pas vos chacals d'aboyer contre moi, gare à vous ! "

Eh bien ! voilà une menace qui me laisse assez froid. Il a ajouté qu'il nourrit des sentiments de bienveillance à mon endroit. Je lui rend la pareille ; car j'éprouve moi-même des sentiments de bienveillance à l'endroit de l'honorable député et de tous les députés. Seulement, je ferai une observation ici ; parlant en toute sincérité, je ne connais pas de député ici qui prodigue autant que le fait le député de Simcoe-est des observations qu'il serait préférable de taire.

Mainte et mainte fois, il s'est permis de faire *sotto voce* des remarques qui pouvaient facilement s'entendre de l'autre côté de la chambre et qui auraient pleinement autorisé quelqu'un à appeler votre attention, monsieur l'Orateur, sur le fait. Dans une assemblée délibérante comme celle-ci, il n'est guère possible que les choses marchent toujours à notre gré ; il y a toujours la chaleur du débat, dont il faut savoir tenir compte. Je ferai tous mes efforts, à l'avenir, comme j'ai essayé de le faire, par le passé avec plus ou moins de succès, je l'avoue, afin que le décorum préside à nos débats. J'en conviens, il faudrait bannir d'ici toutes ces insinuations ou allusions indirectes.

M. G. W. FOWLER (King, N.B.) : Comme je figure parmi les orateurs qui ont pris part au débat de mardi, qui, peut-être dans une certaine mesure, a donné lieu à cette question, il convient que je dise quelques mots, avant que l'incident soit clos. Le député de Labelle (M. Bourassa) ayant le souci de l'honneur et de la dignité du Parlement, a jugé qu'il avait le devoir de saisir la Chambre de cette affaire.

De concert avec une partie de la presse, il semble d'avis que jeudi dernier, il s'est déroulé ici un incident fort dérogatoire à l'honneur et la dignité du Parlement, vu que les députés de la droite et ceux de la gauche se sont renvoyés des insinuations portant sur des affaires d'intérêt privé. Le député de Labelle s'est, sans doute, converti, depuis la dernière session. Les députés qui ont entendu les observations qu'il a formulées, à cette occasion se le rappellent sans doute, il s'est permis certaines insinuations fort directes et très fortes relativement à des affaires regardant certains députés. Je me réjouis de la conversion de l'honorable député qui, aujourd'hui, est d'avis qu'il faut bannir d'ici toute espèce d'insinuation.

M. BOURASSA : L'honorable député voudrait-il m'indiquer les observations que j'aurais ainsi formulées ?

M. FOWLER : Dans la circonstance en question, l'honorable député, après avoir parlé de sa propre situation financière, à l'époque où il devint député, fit allusion, plus tard, au cours de sa harangue, à l'état

de fortune d'un collègue, personnage très en vue dans la vie publique du Canada, puis il établit le contraste entre les deux situations. Je ne saurais citer le texte même de ce discours *in extenso;* je me contente d'en donner la substance que voici : quand l'honorable député est devenu député aux Communes, il possédait maisons d'habitation, terres, chevaux et voitures, tandis que maintenant, il ne possède plus rien de tout cela ; et lorsqu'un certain autre député est entré au Parlement, il ne possédait aucune de ces choses, tandis qu'aujourd'hui il est propriétaire de terres et de demeures princières, de chevaux et de voitures.

M. BOURASSA : Que l'honorable député se donne la peine de faire des recherches et il verra qu'il existe une légère différence entre les observations que j'ai formulées à l'époque en question et celles que j'ai présentées aujourd'hui même. J'ai rangé les observations de l'honorable député dans la catégorie d'autres remarques semblables, faites par d'autres députés.

M. FOWLER : Je comprends parfaitement que les remarques que l'honorable député formula à l'époque en question, diffèrent de celles qu'il nous a présentées, l'autre jour. L'honorable député est maître passé dans l'art de l'attaque. Il ne se sert pas du gourdin, pour frapper, comme le font quelques-uns d'entre nous ; mais son arme d'attaque est le poignard et il frappe avec l'épée. Les observations qu'il a formulées à l'époque en question ne sont peut-être pas aussi brutales que celles faites ici, l'autre jour ; elles sont moins énergiques, elles sentent moins l'Anglo-saxon que les remarques formulées, mardi dernier ; mais, monsieur l'Orateur, elles atteignent tout aussi bien le but, le venin qu'elles contiennent, sous forme d'observations est tout aussi amer sans que l'honorable député puisse alléguer l'excuse présentée, mardi, par quelques-uns d'entre nous et que je puis aussi faire valoir pour les observations que j'ai formulées jeudi. Personne n'avait dirigé d'attaque personnelle contre l'honorable député ni rien dit contre lui ; or, monsieur l'Orateur, prenant la parole avec calme, sans être influencé par aucun motif d'intérêt personnel—sauf l'intérêt de tout contribuable et citoyen de ce pays—sans que rien ne l'excitât ni ne l'influençât, il prononça les paroles que je viens de citer. Je félicite donc l'honorable député de sa conversion, et de ce qu'il est prêt maintenant à s'élever contre l'usage des insinuations dans cette Chambre. Tout le monde l'admet, même ceux qui se livrent à ces insinuations en conviennent, l'honorable député a parfaitement raison, d'envisager la chose au point de vue abstrait.

Mais lorsqu'on a longtemps été en butte à ces allusions détournées, lancées sans motif, on n'est pas toujours maître de soi et lorsque vient le moment de l'attaque, on frappe peut-être un peu plus fort que l'occasion ne l'exige. Qu'est-il arrivé, mardi dernier ? Nous étions en train de discuter le bill du ministre du Travail, relativement au travail.

L'hon. M. LEMIEUX : Relativement aux conflits.

M. FOWLER : J'accepte la rectification ; car, certes, ce bill a fait surgir ici des conflits qui ne s'oublieront pas de sitôt. Je discutais dans ce bill et au cours de la discussion, je fis allusion au député de Nanaïmo (M. Ralph Smith)) ; je contrastai son attitude primitive avec son attitude actuelle. En cela, je n'ai obéi à aucun sentiment d'animosité et je n'ai nullement cherché à blesser les susceptibilités de mon collègue. Je discutai la question d'une façon convenable et légitime ; et cependant un de mes collègues se formalisa de mes observations et se livra à des insinuations relativement à mes affaires personnelles, se rattachant à certaines révélations de la commission des assurances. Monsieur l'Orateur, je suis d'un tempérament quelque peu irascible, j'en conviens, et cette attaque eut pour effet de me faire perdre patience, dans une certaine mesure. Si c'eût été la première fois que la chose arrivait, l'effet eût été tout autre ; mais, pendant tout le cours de la session et même avant mon arrivée à la capitale, on n'avait cessé de faire de ces allusions détournées. La chose ne me semblait guère légitime, mais enfin elle existait, et il n'y avait qu'un moyen de mettre fin à cette situation.

M. BENNETT : Et vous avez pris le moyen voulu.

M. FOWLER : Il n'y avait qu'un moyen de mettre fin à la situation.

Je ne souffrirai pas qu'on me lance ces accusations à la figure, en plein Parlement, sans riposter sur le même ton ; je ne suis pas disposé à garder une attitude de chien couchant, pendant que les honorables députés de la droite se livreront à de pareilles attaques contre moi. Cette atttitude est peut-être celle qu'on enseigne dans les écoles du dimanche ; certains journalistes qui n'approuvent pas ma conduite de mardi dernier, peuvent être d'opinion, qu'après avoir reçu un soufflet, j'aurais dû tendre l'autre joue et sourire poliment à mon agresseur. Malheureusement, monsieur l'Orateur, mon tempéremment ne se prête pas à ce jeu. J'ai du sang écossais dans les veines, et je n'ai pas oublié la vieille devise écossaise *Nemo me impune lacessit.* Quiconque me porte des coups peut s'attendre à en recevoir, si je puis l'approcher d'assez près. Ce sentiment de l'honneur n'est peut-être pas le plus recommandable de tous, mais c'est le seul que je possède. Je m'en suis contenté jusqu'à présent et je n'entends pas en changer, quoi que puissent en penser certains membres de cette

Chambre et les écrivains du "Star" de Montréal et du "News" de Toronto. Libre à eux de caresser un idéal plus élevé ; la généralité des hommes me donnera raison. Un mortel ordinaire ne tendra pas l'autre joue, si ce n'est pour être en meilleure position pour riposter.

Comme je viens de le dire, l'autre jour, ces insinuations ont été lancées en plein Parlement et j'ai répondu. J'ai dit que si on m'attaquait, je ne me bornerais pas à me défendre, mais que j'irais porter la guerre en Afrique.

Croyez-vous, monsieur l'Orateur, la Chambre croit-elle, le pays s'imagine-t-il que sur les 217 représentants que nous sommes ici, je suis le seul dont les affaires privées pourraient être critiquées ? S'il en était ainsi, la députation canadienne pourrait se vanter de former un groupe d'hommes bien immaculés.

Si je n'avais pas été provoqué comme je l'ai été, je n'aurais rien dit, mais je répète que je ne souffrirai pas d'être ainsi attaqué sans me défendre. Or il y a deux manières de se défendre. L'une consiste à démontrer la fausseté des accusations et l'autre à démolir l'accusateur. Voilà l'attitude que je prends sur cette question. Je n'aurais pas dit ce que j'ai dit si je n'y avais été acculé par les circonstances. Toute l'affaire aurait pu être discutée, lorsque le rapport de la commission des assurances aurait été déposé ; alors tous ceux qui prétendent avoir quelque chose à me reprocher auraient pu le faire, et de mon côté j'aurais pu dire ce que je pouvais avoir à dire contre des honorables députés de la droite. Mais l'ouverture des hostilités a été précipitée par l'honorable député de Yale-Cariboo (M. Ross) qui a commencé à lancer ses insinuations l'an dernier, et à continué cette année.

En tenant compte des circonstances, je ne crois pas avoir rien à me reprocher. Si je n'avais pas été poussé à bout, je n'aurais probablement pas dit ce que j'ai dit, mais mes paroles n'ont été que la conséquence des attaques injustifiables et imméritées dont j'étais la victime.

Voilà ma manière de voir sur la question et je conviens avec l'honorable premier ministre que le meilleur temps pour discuter cette affaire à fond, sera lorsque nous aurons le rapport de la commission. Alors, tout ce qu'il faudra faire pour me défendre, je le ferai.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): Monsieur l'Orateur, la discussion me paraît s'être passablement éloignée du principe posé par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa). L'honorable député qui vient de reprendre son siège, dit que toute la question aurait pu être débattue après le dépôt du rapport de la commission des assurances. La commission a recueilli des dépositions à l'unique point de vue des assurances et les accusations qui ont été portées contre certains hommes publics, les visaient comme tels et non comme simples particuliers.

Ces accusations sont vraies ou elles sont fausses. Si elles ne se rapportent qu'à leurs affaires privées, nous n'avons rien à y voir, comme l'a dit l'honorable député de Labelle, mais s'ils ont été attaqués, ici ou en dehors de cette enceinte, en leur qualité d'hommes publics et si les accusations sont fondées, je dis que la Chambre doit en prendre connaissance.

En dehors de ces accusations contre certains députés qui ont été rendues publiques, grâce à la commission des assurances, il y en a d'autres qui ont été faites, ici même, au cours de la présente session, et elles n'ont pas été enquêtées. L'honorable député de King (M. Fowler) a porté, l'autre jour, des accusations contre un de ses collègues. L'honorable député de Yale-Cariboo (M. Ross) en a aussi porté contre un membre de cette Chambre ; d'autres ont été portées contre un ministre de la couronne. La situation n'est pas changée ; à l'heure présente, aux yeux du public, des soupçons planent sur la Chambre. La presse du pays s'est emparée de l'affaire, comme c'était son devoir, et la Chambre est tenue de dissiper ces soupçons. Nous ne pouvons pas, comme le dit l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) temporiser, dans l'espérance que les choses finiront par s'arranger. Ces questions doivent être réglées dès maintenant.

Qu'a dit l'honorable député de Yale-Cariboo ? Il a reproché carrément à l'honorable député de King (M. Fowler) d'avoir fait dans le Nord-Ouest certaines choses qu'en sa qualité de représentant du peuple, il n'aurait pas dû faire.

M. DUNCAN ROSS : Si l'honorable député avait lu les "Débats" il ne parlerait pas ainsi.

M. LAVERGNE : Je vais citer le texte même des "Débats". Voici les propres paroles de l'honorable député de Yale-Cariboo :

> Le député de King nourrit bien aussi certaines ambitions. Il a ambitionné l'honneur de se faire grand propriétaire au Nord-Ouest; il a eu l'ambition de se tailler un domaine royal dans l'exploitation forestière, en Colom-Anglaise, et il est possible que l'avenir nous tienne en réserve certaines révélations au sujet d'autres ambitions qu'il aurait nourries.

Cela me paraît bien clair. L'honorable député de King (M. Fowler) a si bien compris qu'il s'est immédiatement levé pour répondre par une contre accusation :

M. BENNETT : Allons, contez-nous cela.

M. FOWLER : Allez-y. Racontez-nous tout. Ne dissimulez rien et nous édifierons à notre tour la Chambre sur vos relations avec M. Hill et nous vous montrerons les vrais dessous de l'affaire.

Je ne crois pas qu'il soit possible de porter une accusation plus directe contre un député. A la page 3378 (version anglaise non corrigée) l'honorable député de King dit :

Je discuterai la moralité des honorables membres de la droite, ministres ou députés, leurs relations avec les femmes, leurs libations et leurs rapines.

Voilà encore une accusation très grave, qui n'a pas été relevée. Dans ses explications de cet après-midi l'honorable député de King n'a rien rétracté. Il reconnaît s'être laissé emporter par la colère, mais il maintient tout ce qu'il a dit mardi dernier. Aucune des accusations n'a été retirée, et aux yeux du public la Chambre passe pour avoir dans son sein des membres convaincus de tripotages, des membres qui ont vendu leur mandat aux compagnies de chemins de fer, des membres ou des ministres qui ont allégué de fausses raisons pour démissionner, des membres qui ont trafiqué des terres du Nord-Ouest d'une manière indigne d'un représentant du peuple.

Les accusations sont encore là ; rien n'est venu les dissiper ; elles restent tout entières. Le spectacle que nous avons eu, il y a un instant était bien fait pour rappeler cette séance de la convention ou de l'assemblée nationale, sous la révolution française, à laquelle tous les représentants du peuple s'étaient rendus avec l'intention de s'entre égorger et qui finit par une ambrassade générale. La situation n'est pas changée parce que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a donné l'accolade au premier ministre, ou parce que l'honorable député de King (M. Bennett) s'est jeté dans les bras de l'honorable député de Yale-Caribou.

L'hon. M. FOSTER : J'ai meilleur goût que cela.

M. A. LAVERGNE : Je ne suis pas un expert comme d'honorables députés et je ne me prononcerai pas. Vers la fin du débat on a pu remarquer une tendance à considérer cette affaire comme une plaisanterie. On semblait dire : Nous, les membres de l'opposition ne dirons rien contre les députés ministériels, pourvu qu'ils laissent tomber l'affaire et ne disent rien contre nous.

Mais le Parlement ne peut pas laisser tomber l'affaire. D'ici à quelques semaines nous serons appelés à voter des subsides à Sa Majesté, et nous ne pouvons pas le faire, après les accusations qui ont été portées, tant que l'opinion publique n'aura pas été éclairée et tant que sa conscience ne sera pas satisfaite.

Je maintiens donc que ceux qui ont porté des accusations contre leurs collègues doivent ou les retirer ou les prouver dès maintenant. Bien plus, la Chambre doit se charger elle-même du soin de son honneur et d'exiger une enquête complète. Alors s'il est constaté qu'il y a parmi nous des députés indignes de l'honneur de siéger dans cette Chambre, on devra les expulser. Voilà le devoir immédiat de la Chambre des communes, et elle ne peut s'y dérober.

M. DUNCAN ROSS : Je ne prends pas la parole pour dire que je n'ai aucunement l'intention d'imiter les membres de l'Assemblée nationale française et d'embrasser la joue de l'honorable député de King (N.B.). Comme je n'ai pas l'avantage de pouvoir me réfugier derrière une enquête sur les assurances, on me permettra de dire quelques mots des insinuations qui ont été lancées contre moi. Le "Evening Journal" d'Ottawa, du 20 février publie un article au sujet d'un incident survenu dans cette Chambre mardi dernier, et cet article dit, entre autres choses :

La réponse de M. Fowler, se divise en deux parties. La première était dirigée contre M. Ross, personnellement; continuez, dit M. Fowler, nous exposerons vos relations avec Jim Hill. Quel que soit le sens de ces paroles, elles paraissent avoir eu pour effet de réduire M. Ross au silence, sur la question Fowler.

Cet écrit insinue que parce qu'un membre de cette Chambre a prétendu que j'avais des relations avec Jim Hill, j'ai été réduit au silence. Permettez-moi de déclarer, dès le début, que pour ma part, je ne tiens nullement à ce que l'affaire s'arrange et je n'entends pas que ma liberté de parole dans cette Chambre soit gênée par quoi que ce soit qu'il plaira à un collègue de dire sur mon compte.

Quant à mes relations avec Jim Hill, je déclare qu'à l'exception d'avoir pris charge d'un bill ayant pour objet la construction d'un chemin de fer traversant ma circonscription, et dont ma circonscription avait besoin, je n'ai jamais eu aucun rapport direct ou indirect avec M. J. J. Hill ni le chemin de fer Great Northern. J'ajoute que je n'ai reçu aucune considération pécuniaire ou autre, pour m'être chargé de ce bill et avoir soutenu, pour le faire adopter, les luttes dont on se rappelle. Je tiens à donner ces explications aussi complètes que possible. Après l'adoption du bill, par la Chambre, je n'ai jamais eu aucun rapport, directement ou indirectement, avec M. Hill, ni avec la compagnie du chemin de fer Great Northern.

Je dois demander pardon à la Chambre d'avoir mis le feu aux poudres, l'autre jour. Ce n'était certainement pas mon intention. Je rappellerai cependant à l'honorable député de Montmagny, qu'il n'y a pas bien longtemps, il s'est aussi permis des insinuations. Il a déposé un projet de loi à l'effet d'obliger certaines compagnies de bateaux à vapeur à donner des permis de circulation gratuite aux députés. Il donnait comme raison que certains députés avaient des permis de circulation, pendant que d'autres n'en avaient pas, et que les plus favorisés se faisaient les avocats de ces compagnies auprès du Parlement. On voit par là que

l'honorable député (M. Lavergne) se permet aussi des insinuations.

M. A. LAVERGNE : C'est pourquoi je demande une enquête.

M. DUNCAN ROSS: Puisque nous sommes entre nous et décidés à parler à cœur ouvert, nous pouvons bien avouer que tous, plus ou moins, nous nous sommes laissé aller à des insinuations de cette nature.

M. A. LEFURGEY (Prince) (I.P.-E) : On me permettra de dire quelques mots. Je ne puis pas me plaindre de ce que des insinuations aient été faites contre moi dans cette Chambre, mais mon nom a traîné dans les journaux, d'un bout à l'autre du pays, à propos de certaines opérations sur les terres dans le Nord-Ouest. Aucune accusation directe n'a été portée contre moi ni, autant que je sache, contre mes associés dans ces opérations. L'honorable premier ministre dit que ces insinuations sont sans importance; c'est possible, mais quand ces insinuations son répétées à satiété par les journaux, le public qui ne voit qu'un côté de la question, ne peut pas juger sainement du mérite de l'affaire. Dans le comté que je représente, dans la province que j'habite, dans les Provinces maritimes où je suis connu, je n'ai pas la moindre crainte qu'on me soupçonne capable d'un acte répréhensible soit dans ma vie privée, soit dans mes relations d'affaires, soit dans l'exercice de mon mandat de député. Si ces écrits ne circulaient que dans cette partie du pays, où l'on me connait personnellement, je suis trop convaincu de la confiance de mes amis dans mon intégrité, pour croire que ces insinuations pourraient nuire à ma réputation. Mais ces journaux sont lus par des personnes qui ne me connaissent pas et il vaut peut-être mieux que je dise quelques mots, plutôt sous forme d'explication que pour me défendre. Mon nom s'est trouvé mêlé à d'autres à propos de certaines opérations auxquelles j'étais complètement étranger, et il n'est que juste que la Chambre soit saisie de la question, le plus tôt possible, afin que nous ayons, moi et d'autres, l'occasion de démontrer la parfaite inanité de ces insinuations.

Pour ma part, je désire qu'on fasse le plus de lumière possible sur mes actes pour que la Chambre et le public sachent enfin la vérité. Mes commettants m'ont fait l'honneur de me choisir comme leur député depuis 1900 et je me vante de pouvoir, comme simple citoyen ou comme député, me présenter devant mes collègues, devant le pays, devant un auditoire quelconque sans que quelqu'un ose toucher à mon honneur.

## OBSERVATIONS RELATIVES AU COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire exposer à l'honorable premier ministre, la situation dans laquelle se trouve le comité des comptes publics, quand à la production des documents. Un membre de ce comité m'a communiqué un relevé dans lequel il est dit : Le 12 décembre M. Monk a demandé les pièces justificatives concernant trois item ; nous ne les avons que pour un.

Sir WILFRID LAURIER : A quel département ?

M. R. L. BORDEN : Dans ce cas-ci, le département n'est pas mentionné. Le 18 janvier, M. Northrup a demandé les pièces justificatives concernant quatre item du département des Chemins de fer et des Canaux; le même jour, M. Ames, en a demandé au sujet de 7 item du même département. Le 5 février M. Bain, en a demandé concernant 9 item du département des Travaux publics et le département des Chemins de fer et des Canaux. Le même jour, M. Ames, en a demandé 5 concernant trois item du département des Chemins de fer et le département des Travaux publics. Le même jour M. Lennox, en demandait au sujet des 2 item concernant le département des Chemins de fer.

Le 8 février, M. Daniel, au sujet d'un item concernant le département des Chemins de fer. Le même jour, M. J. D. Reid, au sujet de 4 item concernant le département des Chemins de fer. Le 12 février, M. Blain, au sujet de 2 item concernant le département des Travaux publics. Le même jour, M. Northrup, au sujet de 4 item concernant le département de la Marine. Le même jour, M. Crocket, au sujet de 3 item concernant le département des Chemins de fer. Le même jour, M. J. D. Reid, au sujet de 5 item concernant le département de la Marine et des Pêcheries. Le même jour, M. Bennett, au sujet d'un item concernant le département des Travaux publics. Le 15 février, M. Reid, au sujet de 3 item concernant le département de la Marine et des Pêcheries. Le même jour, M. Lake, au sujet de 3 item concernant le département de la Marine et des Pêcheries. Le même jour, M. Barker, au sujet de 1 item concernant le département des Chemins de fer et Canaux. Le 19 février, M. Foster, au sujet de 2 item concernant le département des Finances.

Aucun de ces documents n'est encore produit. Quelques-unes de ces demandes sont assez récentes, mais plusieurs de ces motions datent de 3 à 6 semaines et j'avertis l'honorable premier ministre que j'ai reçu des membres de l'opposition de nombreuses plaintes. En l'absence de ces pièces, il est impossible d'expédier la besogne du comité.

Sir WILFRID LAURIER : Je remarque que la plupart de ces motions sont d'une date récente. Le 5 février n'est pas une date éloignée.

M. R. L. BORDEN : Il y en a du mois de janvier.

Sir WILFRID LAURIER : Un document a été demandé le 12 décembre, puis M. Northrup en a demandé un le 4 janvier et un autre le 18 janvier, mais la plupart des demandes sont plus récentes, et elles sont très nombreuses. Quoiqu'il en soit, j'avertirai les ministres que cela concerne.

M. LEFURGEY : J'appelle aussi l'attention sur le rapport que j'ai demandé le 4 janvier relatif aux embranchements.

M. J. D. REID : Quelques-unes de ces motions sont assez récentes, comme dit le premier ministre, mais le 5 février est passé depuis deux semaines, et si ces documents n'ont pas été demandés plus tôt, c'est que le rapport de l'auditeur général concernant ce département a été déposé très tard. Je reconnais qu'il n'était pas possible de le déposer plus tôt, mais c'est une raison de plus pour que le département fasse diligence. Plusieurs de ces documents ont été produits l'an dernier et le département devrait être en état de nous les fournir beaucoup plus vite. Vu que le rapport de l'auditeur général a été retardé, j'espère que les départements se hâteront de préparer les documents demandés.

M. LENNOX : L'honorable ministre de la Justice aura-t-il l'obligeance de s'occuper du dépôt des documents concernant la correspondance échangée entre son département et les juges provinciaux. La Chambre en a ordonné le dépôt le 23 janvier et je ne crois pas que cette correspondance soit bien volumineuse. J'aurais besoin de ces documents au sujet d'un bill que j'ai déposé et qui viendra probablement en discussion ces jours-ci.

L'hon. M. AYLESWORTH : Contrairement à ce que suppose l'honorable député, les documents en question sont très volumineux. Il a fallu beaucoup de temps pour les copier, mais je crois que ce travail est maintenant fini. En examinant le rapport, pour voir si tout était en ordre, j'ai constaté que l'employé avait omis, presque partout, la signature au bas des lettres. Ces documents se trouvaient sans valeur, et j'ai fait rectifier l'erreur. Je crois que le rapport sera déposé dans une journée ou deux.

L'hon. M. FOSTER : J'aimerais avoir des nouvelles de deux rapports demandés le 14 et le 16 janvier. L'un a rapport aux garanties fournies au Gouvernement par les entrepreneurs, et cela concerne le département des Finances, l'autre est relatif aux lignes télégraphiques de l'Etat. Il y en a encore un autre qui a été demandé le 28 mars 1906, c'est-à-dire durant la dernière session, au sujet de l'ancienne salle d'exercice d'Halifax, et qui n'est pas encore déposé.

Sir WILFRID LAURIER.

Je suis informé que le bureau de l'auditeur général avait fini la revision des opérations du département de la Milice, dès le mois de novembre et que le 14 décembre, tout le travail était complété, et cependant nous n'avons pas encore cette partie du rapport de l'auditeur général. Il reste encore trois départements au sujet desquels nous n'avons pas le apport de l'auditeur général, mais celui-ci est le plus important. Si le travail de l'auditeur général a été fini le 5 décembre et envoyé à l'imprimerie, pourquoi ne l'a-t-on pas imprimé et déposé immédiatement ?

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. R. L. BORDEN : L'honorable premier ministre trouvera, à la fin du mémoire que je viens de lui passer, une note indiquant les parties du rapport de l'auditeur général qui n'ont pas encore été déposées.

## ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES ARPENTEURS FEDERAUX.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour l'examen du bill (n° 59), déposé par M. Oliver, concernant les arpentages des terres publiques et les arpenteurs fédéraux.

L'hon M. OLIVER : Ce projet a déjà été discuté en comité général, et la Chambre en a ordonné le renvoi, uniquement pour permettre à certains députés qui n'étaient pas présents de prendre la parole sur la question, s'ils le désirent.

M. R. L. BORDEN : Je suis informé que l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) ne désire pas prendre la parole mais que l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) a certaines remarques à faire.

M. LAKE : La dernière fois que le bill a été discuté en comité, j'ai expliqué qu'il serait préférable de continuer les réserves viaires autour de chaque section. Le ministre a répondu que personne ne lui avait exprimé ce désir. Je ne sais pas s'il a étudié la question depuis, mais je profite de cette occasion pour insister sur la nécessité de cette réforme. Dans la direction de l'est à l'ouest il n'y a des routes que tous les deux milles et il en résulte de grands inconvénients pour les particuliers et pour les municipalités qui se touvent sur la ligne où il n'y a pas de réserve viaire. Ce système offre aussi de grands inconvénients dans les régions accidentées où la réserve viaire se trouve quelque fois à passer par des chemins impraticables. Un village que je connais bien est construit des deux côtés d'une ligne où il n'y a pas de réserve viaire, de sorte que ceux qui habitent à un mille à l'ouest de ce village étaient obligés de parcourir un mille dans la direction du nord, un mille dans la direction de l'est et un mille dans la direction du sud, pour atteindre ce

village. Pour obvier à cet inconvénient, la municipalité est obligée d'acheter, à grands frais, le terrain nécessaire pour construire un chemin le long de la ligne dépourvue de réserve.

L'honorable ministre dit que cette question regarde les autorités provinciales ; c'est vrai, mais l'acquisition du terrain nécessaire leur occasionnera de fortes dépenses, tandis qu'il serait bien plus facile d'établir ces réserves viaires au moment du premier arpentage. Il est aussi plus facile de vendre à un particulier une réserve viaire dont on n'aurait pas besoin, que d'acheter un droit de passage des particuliers. Le pays est assez étendu pour qu'on établisse ces réserves viaires autour de chaque section et j'espère que l'honorable ministre se rendra à ma demande. Je me ferai un plaisir de proposer un amendement à cet effet, si le ministre veut bien l'accepter.

L'hon. M. OLIVER : Je ferai observer que l'article 5 du bill qui n'est qu'une répétition de l'article de la loi actuelle relative aux arpentages, dit que les réserves viaires pourront être établies par le Gouverneur en conseil. Le changement que conseille l'honorable député n'exige pas nécessairement une modification du bill . Vu qu'aucune représentation ne m'a été faite à ce sujet, comme je l'ai déjà dit, je ne me crois pas excusable d'accepter cet amendement, même si l'honorable député le propose.

La question qu'il soulève est importante. Je ne cherche pas du tout à en diminuer l'importance ; mais je considère qu'il ne serait pas juste d'introduire un tel changement dans le mode d'arpentage sans consulter le Nord-Ouest. Le bill pourvoit à ce que des changements puissent être faits s'ils sont jugés nécessaires. Celui que demande l'honorable député en ce moment, sera certainement connu dans tout le Nord-Ouest et je crois qu'il vaut mieux attendre à une prochaine session.

M. M. S. McCARTHY : Si l'honorable député de Qu'Appelle n'y voit pas d'objection, je conseillerais à l'honorable ministre de consulter les autorités provinciales sur ce point. D'après le système actuel, dans certains cas, il n'y a pas de réserves viaires sur une étendue de deux milles. Cela pouvait être suffisant, il y a quelques années, mais dans certaines parties du pays, il en résulte aujourd'hui, de grands inconvénients. Il me semble qu'il serait préférable de faire l'arpentage au choix des intéressés. Cela coûterait beaucoup moins cher aux municipalités que d'acheter le terrain des particuliers.

M. LAKE : L'honorable ministre dit-il que si ce bill est voté dans sa forme actuelle, il pourra, dès cette année, donner des instructions aux arpenteurs, à l'effet d'établir des réserves viaires autour de chaque section, c'est-à-dire à chaque mille ?

L'hon. M. OLIVER : C'est ainsi que j'interprète l'article 5 qui est reproduit de la loi des terres.

M. LAKE : Dans ce cas, je me contente de sa promesse de consulter les autorités provinciales sur la question et de se conformer à leurs désirs, autant que possible.

M. HERRON : Je désire corroborer ce que viennent de dire les honorables députés de Calgary et de Qu'Appelle. Le système actuel qui ne donne des chemins de l'est à l'ouest que tous les deux milles est très incommode, surtout pour ceux qui sont au pied des collines. On devrait laisser aux autorités locales le soin de dire quels changements doivent être faits. Je suis certain que la population de l'ouest en serait très satisfaite.

L'hon. M. OLIVER : Je consulterai avec plaisir les deux gouvernements provinciaux, vu qu'ils sont responsables de l'entretien de ces chemins et qu'ils ont la charge d'établir les raccordements, de place en place. Il n'est que juste qu'ils soient consultés, et je verrai à ce que cela soit fait.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

## DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX MEDICAMENTS BREVETES.

L'hon. M. TEMPLEMAN propose que la Chambre siège en comité général pour étudier le projet de résolution suivant :

Arrêté: Il y a lieu d'adopter une loi organisant l'inspection et règlementant la vente des médicaments brevetés.

On se rappelle que l'an dernier, l'honorable député de Saint-Jean se rendant aux vœux de l'opinion publique, proposa la formation d'un comité parlementaire pour étudier la question de la vente des spécialités pharmaceutiques. Ce comité fut institué, recueillit un grand nombre de dépositions et fit rapport à la Chambre en ces termes :

Votre comité, après mûre délibération est venu à la conclusion que les témoignages recueillis paraissent être de nature à justifier l'adoption d'une loi réglementant la vente, la fabrication et l'annonce au Canada des médicaments brevetés.

Conformément aux conclusions de ce rapport, un projet de loi a été élaboré.

L'hon. M. FOSTER : Par le comité ou par le Gouvernement ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Par le Gouvernement. Le bill a pour effet de réglementer la fabrication et la vente au Canada des spécialités pharmaceutiques et des médicaments brevetés. Les détails du bill pourront être mieux examinés lors de la 2e lecture. Le public semble approuver ce projet de loi, autant du moins qu'il en

connaît les dispositions. Il est aussi approuvé par les intéressés, c'est-à-dire par les marchands détailleurs et par les fabricants de remèdes, sauf l'article exigeant l'imposition d'un timbre. Cette question du timbre ou de la taxe sur ces produits pourra être discutée.

(La motion est adoptée et la résolution est déposée.)

L'honorable M. TEMPLEMAN demande à déposer un projet de loi (n° 99) relatif aux médicaments brevetés.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

## INTERPELLATION RELATIVE AUX BAUX DE PATURAGE.

L'hon. sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de délibérer en comité des subsides.

M. JOHN HERRON (Alberta) : Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur un acte du Gouvernement qui, à mon sens, mérite la réprobation du Parlement. Je veux parler des concessions de pâturage, accordées par le Gouvernement à ses favoris, dans les ci-devant territoires du Nord-Ouest, maintenant les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Ces baux dits exclusifs (closed) sont irrévocables pendant vingt et un ans. Ils donnent aussi au concessionnaire le privilège d'acquérir la dixième partie du terrain concédé, à raison de $1 l'acre. On wan. Ces baux avec privilège exclusif, sont été accordées à des personnes qui n'habitaient pas le pays à cette époque, qui n'ont jamais possédé de troupeaux, qui se faisaient donner ces concessions uniquement pour en trafiquer, pendant que d'autres qui faisaient de l'élevage depuis nombre d'années, dont tous les intérêts étaient engagés dans cette industrie, avaient essayé par tous les moyens d'obtenir de semblables privilèges, sans pouvoir y réussir.

Avant de m'engager dans la discussion de cette question des baux à pâturage, la Chambre me permettra quelques considérations générales sur l'industrie de l'élevage dans le Nord-Ouest, et de faire voir la part qui revient à ces propriétaires de troupeaux dans la colonisation de ce pays.

Beaucoup de personnes, dans cette Chambre et dans le pays, se rappellent le temps où l'opinion généralement acceptée était que les plaines de l'Ouest n'étaient guère propres à autre chose qu'au pâturage —le pays des buffles. Ce territoire s'étendait depuis la frontière internationale jusqu'au delà de l'emplacement actuel de Calgary, jusqu'à la rivière du Daim-Rouge et depuis les montagnes Rocheuses jusqu'aux limites orientales de la présente province de l'Alberta.



Cette région était considérée comme à peu près aride et impropre à l'agriculture. Le gouvernement conservateur, alors aux affaires, adopta à l'égard de ces territoires une politique que je trouve très sage. Il accordait des concessions de pâturage, sur une étendue déterminée. Une des conditions du bail était que le locataire devait, dans les trois ans, mettre au moins une tête de bétail par chaque vingt acres de sa concession. Cette politique fut adoptée en 1880 ou 1881, et en peu de temps toute cette partie du pays était concédée. C'était toute une affaire pour ces éleveurs de mettre des troupeaux dans ces pâturages ; ils étaient à mille milles de tout chemin de fer canadien vers l'est ou l'ouest, et à peu près aussi éloignés des chemins de fer américains. Pour obtenir les animaux dont ils avaient besoin, ils étaient obligés de s'adresser aux Etats-Unis.

Ils se rendaient dans le Montana, le territoire de Washington, l'Orégon, le Nevada et même jusqu'au Texas. Bien souvent ils s'aventuraient jusqu'à mille milles dans l'intérieur des Etats-Unis. Vers 1883 et 1884, le Nord-Ouest canadien possédait de nombreux troupeaux. Je reconnais qu'il aurait pu en nourrir davantage, mais ou y rencontrait des troupeaux de 4,000, de 5,000 et de 6,000 têtes, et de grandes quantités de plus petits, comprenant de 200 à 300 têtes, jusqu'à 700 et 800.

Cette industrie donnait d'assez beaux bénéfices, mais comme toutes les autres entreprises, elle n'était pas sans ses inconvénients. Rien n'empêchait celui qui n'avait pas de bail de mettre un troupeau sur un ranche. C'était un des inconvénients que le Gouvernement était impuissant à faire cesser. Celui qui avait loué 50,000 acres de terrain pouvait avoir 1,000 têtes de bétail et un autre en avoir 5,000 sur une concession de 10,000 acres. La confusion était grande, car ces animanx paissaient en liberté, les concessions n'étaient pas clôturées, les troupeaux se confondaient et parcouraient des centaines de milles ensemble. Cela donna lieu à de nombreux différends entre les éleveurs ; les uns faisaient paître leurs troupeaux sur des terrains qu'ils n'avaient pas loués, tandis que leur voisin payait un loyer élevé et n'avait pas plus de privilèges que l'autre.

Grâce à cet état de choses, beaucoup de beaux prirent fin. Certains éleveurs négligèrent de faire renouveler leur bail, mais d'autres qui prévoyaient peut-être que ces concessions acquerraient plus tard une grande valeur, continuèrent à payer le loyer. C'est ce que firent les grands éleveurs et quelques petits.

Je dois dire que ceux qui ont introduit des troupeaux dans le pays à cette époque et se sont livrés à l'industrie de l'élevage, ont fait savoir au monde que ces régions étaient propices à l'agriculture; ils ont fait connaître que nous avions là des terres arables de première qualité, ils nous ont appris que ces

régions renfermaient non seulement les plus riches pâturages mais aussi les terres les plus fertiles qu'il fut possible de trouver sur ce continent. Ces constatations attirèrent les immigrants de toutes les parties du monde et surtout des Etats de l'Ouest américain. En 1890, 1891, et 1892, les immigrants arrivaient en si grand nombre que de graves conflits éclatèrent entre les colons et les éleveurs. Les colons, naturellement voulaient s'établir sur les meilleurs terrains concédés comme pâturages. S'il y avait quelque part une source sans laquelle l'industrie de l'éleveur ne peut prospérer, les colons allaient se fixer auprès de cette source et y mettaient une clôture. Cela rendait la position intenable à l'éleveur et il était obligé de conduire ses troupeaux ailleurs. Les colons choisissaient aussi de préférence les terrains riverains et les endroits boisés.

Ces conflits entre éleveurs et cultivateurs durèrent assez longtemps et plusieurs éleveurs laissèrent expirer leurs baux. Les autres, ceux qui persistèrent, entendaient faire respecter leurs privilèges et les droits que leur conféraient leurs baux. Le Gouvernement fut saisi de nombreuses réclamations et la situation devint de plus en plus épineuse. Mais jamais, à ma connaissance, le Gouvernement entreprit de résilier un bail arbitrairement, mais certains colons eurent recours à la loi de leur propre initiative, et il y eut quelques autres petites difficultés de cette nature.

Ce n'est qu'en 1893, je crois, que le Gouvernement se rendant compte de la gravité de la situation, décida de résilier les baux dans cette partie du pays. Peu de concessionnaires avaient rempli toutes les conditions, et le Gouvernement n'eut guère de difficulté à arriver à ses fins, en effectuant un règlement à l'amiable avec ceux qui s'étaient conformés à la loi. Il leur concéda le privilège d'acquérir la dixième partie de leurs concessions, à raison de $1.25 ou $1.50 l'acre. Peu de concessionnaires se prévalurent de ce privilège, car à cette époque, on pouvait acheter des terres n'importe où dans le Nord-Ouest depuis $1.50 à $2.50 l'acre. Je crois qu'à cette date, le chemin de fer canadien du Pacifique vendait ses plus belles terres $2.50 l'acre, et si le colon exécutait certains travaux, il obtenait une remise de $1.25 par acre. Quoi qu'il en soit, peu de concessionnaires se prévalurent du privilège de racheter la dixième partie de leurs concessions et ceci mit à peu près fin aux baux de pâturage dans le Nord-Ouest.

Quand le gouvernement actuel prit la direction des affaires, pour la population du Nord-Ouest cette question des baux à pâturage était une chose du passé, et je ne crois pas que le gouvernement actuel ait eu à s'occuper d'un seul de ces baux, en arrivant au pouvoir.

Néanmoins, l'industrie de l'élevage restait dans une situation précaire. Les éleveurs étaient restés dans le pays et les immigrants continuaient à arriver en grand nombre. Les éleveurs et leurs troupeaux étaient chassés d'étapes en étapes, sans jamais pouvoir se fixer nulle part, pour ainsi dire. Les grandes étendues, non envahies par les colons devenaient très rares.

Vers 1903, on commença à se chuchoter dans le pays—je dis chuchoter, car le Gouvernement n'a jamais annoncé publiquement qu'il se proposait d'accorder des concessions de pâturage avec privilège exclusif, et pas une personne sur cent, dans le Nord-Ouest en était informée—on commença à se chuchoter que le Gouvernement acordait des baux à pâturage avec privilège exclusif. Cela se disait, mais personne n'en était certain. Dans l'été de 1904, à la veille des élections, l'association libérale de McLeod, qui était l'association centrale de l'Alberta-sud, et au centre les terrains à pâturage, adressa une circulaire à tous les principaux éleveurs de la région.

Cette circulaire leur annonçait que si le Gouvernement était maintenu, il affermerait de nouveau ces terrains pour des fins de pâturage, et les conditions du bail étaient indiquées dans la circulaire. Ces conditions, si je me rappelle bien, étaient à peu près celles-ci : Dans les régions propices à l'élevage le Gouvernement enverrait un inspecteur étudier les conditions ; si plusieurs éleveurs étaient déjà dans la région, le Gouvernement partagerait les terrains à pâturage, d'après le nombre d'animaux possédé par chaque éleveur. Grâce à cet arrangement, le petit éleveur aurait un terrain proportionné à l'importance de son troupeau. C'était les petits éleveurs qui devaient avoir la préférence, et si, ensuite, il restait encore du terrain, il serait partagé entre les grands éleveurs, proportionnellement au nombre de leurs animaux. Je dois ajouter, monsieur l'Orateur, que l'annonce de cette politique eut beaucoup de succès auprès des électeurs de cette partie du pays, à la veille des élections de 1904.

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

## Reprise de la séance.

M. HERRON : Monsieur l'Orateur, au moment où la séance a été suspendue, à six heures, j'en étais à expliquer la nature d'une circulaire publiée dans le Nord-Ouest à la veille des élections de 1904. Elle exposait la politique que le Gouvernement entendait suivre s'il était maintenu. Il y était dit qu'il y avait dans la région une certaine étendue de terrain à pâturage, et que le premier soin du Gouvernement serait de les concéder d'abord aux éleveurs de cette partie du pays, proportionnellement à l'importance de leurs troupeaux, c'est-à-dire que les pâturages seraient loués aux éleveurs à raison de vingt acres par tête de

bétail. L'inspecteur du Gouvernement et son candidat parcoururent la circonscription, de maison en maison, pour confirmer les déclarations de la circulaire. Je pourrais citer des cas où l'inspecteur a demandé à des conservateurs, propriétaires de troupeaux, de faire une demande de concession, leur promettant que le Gouvernement s'en occuperait immédiatement. Cette politique eut beaucoup de succès auprès des éleveurs car, comme je le disais il y a un instant, à cette époque leur situation était précaire ; ils n'avaient pas d'endroits fixes pour paître leurs troupeaux, et il était très important pour eux d'obtenir une concession quelconque.

Finalement, le Gouvernement fut maintenu, et comment tint-il ses promesses ? Comment appliqua-t-il le principe énoncé dans sa circulaire ? Quelques-unes des concessions irrévocables accordées à cette époque, contiennent une clause, permettant au concessionnaire d'acquérir la dixième partie du terrain qui lui est concédé, à raison de $1 l'acre, avec le privilège de choisir ce dixième indifféremment sur les sections paires et les sections impaires, sur toute l'étendue de la concession.

Mais comment les autres éleveurs furent-ils traités ? Quelques-uns obtinrent aussi des baux, mais à des conditions bien différentes. Les baux ordinaires contenaient une clause qui les rendaient révocables par le Gouvernement, en donnant un avis de deux ans, et le concessionnaire avait le privilège d'acquérir un quart de section, à raison de $3 l'acre. Voilà comment le Gouvernement a mis en pratique sa politique des baux à pâturage, et on sait l'effet qu'elle a eu sur l'industrie de l'élevage dans cette partie du pays.

Par des décrets du 23 mars 1903 et du 24 décembre 1903, une concession exclusive irrévocable fut accordée, entre autres, à M. H. P. Brown et Cie. En conformité de ces décrets un bail fut rédigé par le département et adressé à M. Brown, à Great-Falls, Montana, le 14 janvier 1904. La missive contenait un duplicata du bail qu'on lui demandait de signer et de renvoyer au département, en même temps qu'une somme d'environ $600, prix du loyer des six premiers mois. Je dois dire que cette clause exigeant le paiement d'avance du loyer des six premiers mois, avait toujours existé, dans tous les taux, dès le commencement.

M. Brown n'a jamais accusé réception de cette lettre, il n'a jamais signé le bail, il n'a jamais payé un sou de loyer, mais le Gouvernement a continué à garder ses terrains à sa disposition. Pas un éleveur ne pouvait les louer, pas un colon ne pouvait s'y établir, bien qu'après dix-huit mois de recherches incessantes, le département n'eut pas réussi à découvrir l'adresse de M. Brown. Il n'est pas surprenant que le département ne l'ait pas trouvé, car il n'habite pas ce pays. Il avait habité le Canada vingt-ans auparavant, mais il n'y possédait aucun intérêt, il n'a jamais eu de troupeaux, et il n'a jamais résidé dans aucune des provinces de l'Ouest.

Brown n'ayant pas plus signé le bail que payé le loyer qui y était stipulé, il se trouvait déchu de son privilège, et le ministre avait plein pouvoir de retirer l'offre énoncée dans le décret rendu le 24 décembre 1903. Lorsque le nouveau ministre de l'Intérieur entra en exercice, Brown était encore introuvable, mais quand on vit les concessions en danger, M. A. J. Adamson, député de Humbolt, entra en scène et fit transporter les droits de Brown à la Galway Horse and Cattle Company. Bien que le transport porte la date du 17 septembre, date à laquelle Brown n'avait pas de bail et la Galway Horse and Cattle Company n'était pas revêtue de la personnalité civile, le Gouvernement l'approuva et consentit à la Galway Horse and Cattle Company un nouveau bail de 21 ans, à compter du 1er août 1905. Ce bail, révocable lorsqu'il fut consenti, le ministre, cédant aux instances que l'on fit subséquemment auprès de lui, le rendit irrévocable.

La Galway Horse and Cattle Company se composait d'un membre libéral de cette Chambre, du frère d'un autre député et d'un cousin de ces deux personnes, tous habitant à au moins 500 milles des terres en question et n'ayant jamais fait le commerce de bestiaux. Cette compagnie n'avait jamais possédé une seule tête de bétail ni eu la moindre intention de faire de l'élevage. Elle semble ne s'être fait consentir ce bail que dans le seul but d'en trafiquer. Et c'est ce qui est arrivé. Après avoir offert à différents éleveurs de l'Alberta de leur vendre son bail au prix de $20,000 ou $25,000; la Galway Horse and Cattle Company finit par céder son privilège à John Cowdry, de MacLeod, moyennant $22,500. Je dois dire qu'à ce moment-là John Cowdry possédait environ 10,000 têtes de bétail. Une année environ avant cela, il s'était associé avec un nommé Mansell qui, depuis environ vingt-cinq ans, faisait le commerce des bestiaux dans la région et était alors propriétaire de quelque 7,000 bêtes.

Cette opération, que nous réprouvons, permit à un membre de la Chambre et à une couple de ses proches de mettre la main sur une forte somme qu'ils gardèrent et que dut verser l'éleveur de bonne foi, lequel se prévaut maintenant des stipulations du bail. Les opérations de cette sorte, qui permettent à des favoris de l'administration de faire des profits aux dépens de l'occupant définitif des terres publiques, sans contribuer en aucune façon à leur amélioration, sont contraires à tout principe de bon gouvernement ; elles exercent une influence démoralisatrice sur les bénéficiaires et constituent une lourde charge et une grave injustice pour ceux

qui se livrent de bonne foi à l'industrie de l'élevage.

J'ai dit que dans certains cas les règlements étaient très rigoureux, auxquels les baux consentis par le Gouvernement assujettissaient autrefois les concessionnaires ; ils impliquaient d'assez fortes dépense, des risques assez nombreux, et les baux n'étaient pas toujours profitables aux éleveurs. Laissez-moi vous dire ce que l'expérience m'a appris à moi-même. A cette époque-là, j'avais des intérêts dans des terrains pris à bail et je dus, pour les pourvoir de bestiaux, faire comme la plupart des éleveurs de la région. En juin 1881, je partais d'Ottawa avec sept wagons chargés de chevaux ; force me fut de passer par Chicago, de remonter le Missouri en bateau sur un parcours d'environ 1,300 milles, trajet qui prit trente-deux jours et au cours duquel il fallut faire monter et descendre les chevaux. Après cela, il fallut encore faire 250 ou 300 milles à travers les prairies. J'allai ensuite acheter dans l'Idaho 1,000 têtes de bestiaux que je conduisis dans l'Alberta, faisant ainsi un trajet de 800 milles. Je retournai dans l'Idaho pour y acheter 300 ou 400 chevaux que je ramenai avec moi dans l'Alberta et mis sur le ranche. La même année, je retournais encore à Salt-Lake City. Voilà ce que je dus faire pour pourvoir nos terrains de bestiaux, et c'est ce que font généralement tous ceux qui se livrent à cette industrie dans cette région-là.

Un DEPUTE : Et votre bail n'était pas irrévocable ?

M. HERRON : A cette époque-là, on ne savait pas ce que c'était qu'un bail irrévocable. Il se trouvait un petit nombre d'hommes qui, ayant rempli toutes les conditions du bail, avaient le privilège d'acheter un dixième des terres concédées à raison de $1.25 ou $1.50 l'acre,—et elles ne valaient pas davantage à cette époque. Quoi qu'il en soit, bien peu de personnes se prévalurent de l'avantage qu'offrait alors le Gouvernement ; aussi lorsque ce dernier fit savoir que les baux devaient être annulés, les neuf dixièmes des locataires ordinaires renoncèrent à leur baux, et les choses en restèrent là jusque vers 1903, alors que l'on vit se manifester un nouvel état de choses. Je crois avoir exposé à la Chambre les raisons pour lesquelles elle devrait réprouver ce nouvel état de choses à la faveur duquel on a pu consentir des baux irrévocables comme ceux dont j'ai parlé ; c'est pourquoi je propose, appuyé par M. Lake :

Que tous les mots après le mot " que " de la motion principale soient retranchés et remplacés par les suivants :

Les circonstances qui ont entouré l'acquisition et la vente, par la Galway Horse and Cattle Company, du bail de pâturage n° 2,059 jettent du discrédit sur le Gouvernement, et que la Chambre devrait les dénoncer.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa-est) : Habitant une région d'élevage et étant lui-même éleveur, l'honorable député d'Alberta (M. Herron) devrait savoir un peu dans quelles conditions l'élevage se pratique au Nord-Ouest. A venir jusqu'à l'avènement des libéraux au pouvoir, a-t-il dit, la situation des éleveurs était intolérable. Mon honorable ami a fait un tableau fidèle de l'état des choses à venir jusqu'à 1896 ; aussi dès qu'il fut chargé de la direction des affaires, le Gouvernement actuel s'empressa-t-il de faire en sorte que les éleveurs et les marchands de bestiaux de l'ouest pussent expoiter légitimement et avantageusement leur commerce ou leur industrie. Mon sentiment sur la question de l'élevage n'a pas varié depuis nombre d'années ; le voici : j'estime qu'il est bon de réserver aux colons les terres propres à l'agriculture et à la colonisation, à la culture du grain ou à l'exploitation agricole en général ; mais quand il s'agit de terres que l'on ne peut utiliser pour ces fins, il est du devoir du Gouvernement de les louer à des conditions offrant quelque garantie de stabilité aux éleveurs qui placent de fort capitaux dans leurs entreprises. Dans l'Ouest, l'industrie de l'élevage n'est dépassée en importance que par la culture du blé ; pourquoi donc n'aurait-on pas un peu d'égards pour ceux qui placent des milliers et des centaines de milliers de dollars ? Pourquoi le bail consenti à l'éleveur n'offrirait-il pas des garanties de stabilité au lieu d'être révocable sous quelques jours d'avis, pour que l'éleveur se trouve en mesure de construire des bâtiments et de faire le nécessaire pour se livrer à son industrie avec quelque chance de succès ? Ce qui s'est passé cet hiver même met en pleine lumière la sagesse de la politique que le Gouvernement inaugurait il y a quelques années.

Au dire de l'honorable député (M. Herron) il ne se contentait pas de baux irrévocables sous l'ancien régime.

Cela n'est pas absolument exact. Autrefois, tous les baux étaient pratiquement irrévocables ; quand un particulier s'était fait concéder 50,00 ou 100,000 acres de terre, nul ne pouvait y prendre un homestead sans le consentement du locataire. Il existe encore aujourd'hui plusieurs de ces vieilles compagnies d'élevage qui, en 1896 lorsque les baux furent annulés, achetèrent du Gouvernement une grande partie des terres qui leur avaient été concédées et acquirent ensuite de grandes étendues de terres avoisinantes, de sorte qu'elles possèdent actuellement plusieurs milliers d'acres de terre et que depuis, leurs affaires n'ont cessé d'être florissantes.

L'honorable député (M. Herron) ne s'est pas exprimé en termes bien clairs, mais l'impression qui semble se dégager de ses observations, c'est qu'en cette affaire des baux le Gouvernement favorise particulièrement ses amis, et il a surtout insisté sur celui qui fut

consenti à un de nos collègues de la Chambre comme s'il se fût agi d'un crime. Il a dit à ce propos que ce député a un frère, et que le bail en question lui a permis, à lui et à ses proches, de réaliser un profit considérable. Je ne sais si l'honorable député a voulu me viser, car je suis le beau-frère du député de Humbolt ; si telle était son intention, je dois lui dire qu'il n'y a pas un seul mot de vrai dans ce qu'il a avancé, et je l'invite à retirer cette insinuation parce que je n'ai bénéficié en aucune façon, ni directement ni indirectement, de ce bail-là. Les concessions les plus avantageuses de terres à pâturage n'ont pas été faites à des partisans du Gouvernement, mais bien à ceux qui en ont fait la demande, à des gens qui pratiquent l'élevage et qui voulaient avoir des terres pour s'y livrer à leur industrie. Je me rappelle avoir découvert, à l'époque où j'étais commissaire des terres fédérales, qu'un des plus zélés partisans de nos honorables amis de la gauche faisait de l'élevage tout en touchant ses appointements de fonctionnaire public. Depuis des années qu'il touchait de forts appointements, il consacrait la majeure partie de son temps à l'industrie de l'élevage.

Sous l'ancienne loi, les éleveurs avaient droit d'acheter la deuxième partie qu'ils avaient à bail, mais ils ne jugèrent pas à propos de se prévaloir de ce privilège. Plus tard, les territoires du Nord-Ouest s'étant développés à la faveur du nouveau régime, et l'industrie de l'élevage ayant pris un nouvel essor, les éleveurs s'adressèrent au Gouvernement et lui tinrent à peu près ce langage : " Nos anciens baux nous donnaient le droit d'acheter une certaine partie des terres ; pour une raison ou une autre, nous n'avons pas exercé ce droit, mais nous estimons que le Gouvernement se montrerait injuste à notre égard s'il nous empêchait d'acquérir ces terres." Que fit le Gouvernement ? Voyant que ces gens amélioraient et réorganisaient leur industrie, qu'ils s'y livraient d'une manière légitime et convenable, et que les terres en question n'étaient pas propres à la colonisation, mais seulement au pâturage, il ne décida pas que tel ou tel particulier ne devait pas pouvoir acheter de ces terres pour la simple raison qu'il était un adversaire politique. Aussi permit-il à celui dont je parlais à l'instant d'acheter 15,000 ou 20,000 acres. Le Gouvernement fit bien d'agir de la sorte, et si je signale ce cas, c'est uniquement pour faire voir que les partisans du Gouvernement ne furent pas seuls à bénéficier des concessions de terres.

Mais, demandera-t-on, puisque cette loi était bonne, pourquoi l'a-t-on modifiée ? Nul n'ignore qu'en ces années dernières un nombre assez considérable de colons sont allés s'établir dans l'Ouest, et tous les habitants de la région savent que depuis quelques années les terres à pâturage ayant été favorisées d'une température humide, des centaines et des milliers de colons sont allés s'établir sur des terres qu'ils croient propres à l'agriculture, mais où, pendant des périodes de cinq ou de dix années, il leur sera impossible de récolter du grain sans les irriguer. En outre, ces terres furent l'objet de demandes telles, que l'on jugea nécessaire de modifier le règlement. Si l'on veut que l'industrie de l'élevage subsiste dans l'Ouest, il faut recourir à une loi qui, comme l'ancienne, permette à l'éleveur de louer une certaine étendue de terre et lui offre quelque garantie de stabilité. Il n'y a que deux alternatives à prendre. L'élevage ne peut plus se soumettre au hasard comme autrefois, quand on laissait les bestiaux paître en liberté dans les prairies. Il suffit de voir ce qui s'est passé cette année, pour constater que ce mode d'exploitation n'est pas avantageux. L'éleveur doit avoir une assez grande étendue de terre pour qu'une partie du pâturage soit protégée pendant que les bestiaux paissent dans l'autre ; il faut aussi qu'il entoure ses terrains d'une clôture, et, s'il peut avoir de l'eau, qu'il en mette une certaine partie en culture. Voilà qui me fait dire que la clause permettant à l'éleveur d'acheter le dixième des terrains qu'il avait à bail n'était pas mauvaise.

Je ferai observer, à ce propos, que l'auteur de la résolution a prétendu que le locataire des terres dont il parlait avait droit d'acheter la dixième partie de ces pâturages. Il n'a pas dû lire le bail, sans quoi il saurait qu'il ne s'y trouve pas de clause à cet effet. Il y est bien stipulé que le locataire peut acheter l'étendue de terrain nécessaire à l'érection de ses bâtiments, mais c'est tout.

Pour ce qui est des conditions où se trouve cet hiver l'industrie du bétail, je dois dire que j'ai vu, l'autre jour, le rapport d'un éleveur qui estime à au moins $8,000,000 les pertes éprouvées au cours de cette saison par les éleveurs du Nord-Ouest. A quelle cause attribuer cette perte ? Elle réside surtout en ce que les éleveurs n'avaient pas enclos leurs pâturages ; aussi lorsque vinrent les tempêtes de l'hiver, les bestiaux, ne trouvant plus suffisamment de nourriture là où ils se trouvaient, s'enfuirent à 100, à 200 ou même à 300 milles de là, et les éleveurs ne purent pas les ramener.

M. SAM. HUGHES : J'imagine que cet état de choses n'est pas général au Nord-Ouest, et qu'il ne s'accuse qu'en certains endroits ?

M. TURRIFF : En certains endroits seulement. La chute de neige a été très forte et le froid très grand ; aussi, nulle enclos ne les en empêchant, les bestiaux s'enfuirent dans toutes les directions, et il s'en perdit un grand nombre. Et les éleveurs n'ont pas encore vu la fin de leurs pertes, parce qu'elles ne se produisent pas seulement l'hiver ; elles se continuent aussi au printemps, aux jours humides qui suc-

cèdent à un hiver rigoureux. Ces faits me donnent raison de penser que la clause donnant un caractère permanent au bail et conférant au locataire le droit d'acquérir une certaine partie des terres pour y récolter de la nourriture, est toute dans l'intérêt de l'industrie de l'élevage ; et ce qui s'est passé cette année fait ressortir la sagesse d'une telle clause.

On a dit que les terres comprises dans ces baux sont éminement propres aux fins agricoles.

Chacun sait que le sol est de qualité excellente, que nulle part dans l'Ouest il ne se trouve de terres assez peu fertiles pour ne pas produire de bonnes récoltes. Tout se résume à une question d'humidité. Autant que nous avons pu en juger jusqu'à présent, il se trouve là-bas de grandes étendues de terre qui, à proprement parler, sont impropres à l'agriculture, et que l'on devrait attribuer aux éleveurs à des conditions d'occupation qui leur permettent de se livrer à leur industrie avec avantage. Je ferai observer à ce propos que les rapports de M. R. H. Stupart, directeur du service météorologique du Canada, nous apprennent qu'en certaines régions de l'Ouest, celles que l'on considère comme semi-arides, il tombe environ douze pouces d'eau par année. Il est vrai qu'au cours des cinq dernières années, la moyenne de la chute d'eau a été sensiblement plus forte que cela, mais pendant chacune des dix années précédentes, elle n'avait pas été de plus de douze pouces. Les plus hautes autorités en matière d'irrigation affirment qu'il faut considérer comme semi-arides et impropres à l'agriculture toute région où la chute d'eau est de moins de vingt pouces par année. Tel est, par exemple, l'avis de M. Elwood Mead, chef du service d'irrigation et de drainage des Etats-Unis, dont l'autorité en la matière est reconnue dans le monde entier.

Ainsi, à moins d'être irriguée, une partie importante de ces régions-là est impropre à la culture des grains ; elle convient mieux au pâturage, et les règlements qui s'y rapportent devraient pouvoir s'adapter à l'industrie de l'élevage. Depuis un certain nombre d'années, nous avons eu de l'humidité, mais, aussi vrai que le soleil nous éclaire, les années de sécheresse ne tarderont pas à revenir. J'ai l'intime conviction que les colons qui sont allés s'établir sur ces terres devront faire comme ceux qui, aux Etats-Unis, se sont établis sur des terres semblables ; force leur sera de renoncer à l'agriculture pour se livrer à l'élevage des bestiaux.

Je ne sache pas qu'il soit utile d'insister particulièrement sur le bail en question. Je me rappelle parfaitement l'époque à laquelle la demande fut faite, puisque j'étais alors à l'emploi du ministère ; elle fut faite de la même manière que les autres demandes de concessions à bail. D'après nos renseignements, le futur locataire possédait des bestiaux. Le conseil rendit un décret autorisant le bail ; celui-ci ne fut consenti qu'un peu plus tard. C'était un bail exclusif dont aucune clause ne permettait l'achat du dixième des terres qui y étaient mentionnées. Il ne me paraît pas utile d'ajouter d'autres observations.

De toutes les industries de l'Ouest, je crois que celle de l'élevage est la seconde sous le rapport de l'importance, et, quel que soit le parti au pouvoir, je me plais à espérer que le Gouvernement se fera toujours un devoir d'en ménager les intérêts. Quand, ainsi que l'a fait observer mon honorable ami (M. Herron), des particuliers possèdent jusqu'à dix ou trente mille animaux, il convient d'avoir certains égards pour eux et de leur faire des conditions qui leur permettent d'exploiter leur industrie.

Je pourrais ajouter qu'une autre concession importante fut faite à un de nos honorables amis de la gauche ; il ne s'agissait pas, il est vrai, d'un bail irrévocable, mais d'un bail pouvant être résilié sous deux années d'avis. Je veux parler du bail consenti à M. Rufus Pope. Nul ne soupçonnera ce monsieur de compter parmi les partisans du gouvernement actuel. Je ferai observer qu'il existe bien peu de différence entre un bail irrévocable et un bail susceptible de résiliation moyennant deux années d'avis. Je ne crois pas que le Gouvernement ait jamais prévenu un seul de ces locataires de son intention de résilier son bail. Je ne crois donc pas que l'on puisse établir que le consentement de ces baux a donné lieu à quelque acte de favoritisme.

M. H. B. AMES (Montréal, division Saint-Antoine) : Ne connaissant personnellement ni l'historique de l'élevage des bestiaux, ni les conditions faites à cette industrie au Nord-Ouest, je ne m'attarderai pas à faire des observations abstraites sur les baux révocables ou irrévocables, préférant m'en tenir aux faits mis en lumière par les documents qui ont été déposés, à certains faits puisés à d'autres sources tout aussi officielles et autorisées, ainsi qu'à d'autres faits qui me furent signalés par des citoyens de l'Ouest qui, je crois, parlaient en parfaite connaissance de cause. Je me fonderai sur les renseignements puisés à ces trois sources différentes pour discuter le projet de résolution de l'honorable député d'Alberta (M. Herron). Je me plais à espérer que les membres de la droite se détermineront, au cours du débat, à discuter le projet de résolution même, qui est ainsi conçu :

> Les circonstances se rattachant à l'acquisition et à la vente, par la Galway Horse and Cattle Company, du bail de pâturage n° 2,059 jettent du discrédit sur le Gouvernement, et que la Chambre devrait les dénoncer.

Je vais m'appliquer de mon mieux à établir le bien fondé de l'assertion énoncée dans le projet de résolution de mon honorable ami d'Alberta.

Tout d'abord, le rapport déposé le 9 janvier 1907 en conformité d'un ordre de la

Chambre nous fournit la correspondance et la copie des pièces officielles qui se rattachent à cette affaire. Ces pièces nous mettent en mesure de refaire l'historique de toute la transaction, et, en lisant entre les lignes, de découvrir d'autres faits que les lignes elles-mêmes ne dévoilent pas.

Le 27 mai 1902, le ministère était saisi d'une demande venant apparemment de M. H. P. Brown, de Great-Falls (Montana), et ayant trait à la concession de 60,000 acres, soit de près de 100 milles carrés de terres à pâturage situées à l'ouest et tout près du confluent des rivières du Ventre et de l'Arc, dans le sud de l'Alberta. Après avoir reçu cette demande, les fonctionnaires du ministère firent ce qu'ils devaient faire : ils publièrent les avis d'usage, et à l'expiration des délais prescrits, après que toutes les formalités eurent été remplies, le conseil rendit, le 23 mars 1903, un décret autorisant le consentement d'un bail à H. P. Brown. Puis, le 12 juin 1903, le secrétaire du ministère de l'Intérieur, M. P. G. Keyes, adressait à H. P. Brown une lettre où je relève la phrase suivante :

> Au reçu, dans un délai de trente jours, de la somme de $603.81 en paiement de six mois du loyer des terres en question un bail sera consenti en votre faveur.

Cette lettre semble être restée sans réponse. Le temps se passa, et le 29 juillet de la même année, M. Keys adressait à M. H. P. Brown une nouvelle lettre où il lui disait que la précédente était restée sans réponse, et il terminait ainsi :

> Si nous ne recevons dans les trente jours le montant du loyer, soit $603.81, il sera entendu que vous ne désirez pas prendre à bail les terres en question.

Le sens de cette lettre est excessivement clair. On avait redigé un bail en conformité du décret rendu le 23 mars 1903 ; ce bail attendait la signature de H. P. Brown, et celui-ci fut invité, ainsi que le veulent les règlements, à payer d'avance six mois de loyer. L'invitation lui fut faite une première, puis une deuxième fois sans qu'il daignât y répondre, et le délai de trente jours à compter du 27 juillet étant expiré, il se trouvait par conséquent déchu de tous ses droits au bail, parce que la lettre dit expressément que le défaut de paiement dans les trente jours sera considéré comme un désistement. Il n'y eut pas de réponse et il ne fut pas payé de loyer. Le temps passa, les trente jours de délai expirèrent et il ne restait plus que l'offre du Gouvernement que n'avait pas acceptée celui à qui elle avait été faite.

On résolut donc de tendre une nouvelle planche de salut à H. P. Brown ; à cet effet, son nom fut inclus dans le fameux décret du 24 décembre 1904, décret sur laquelle la discussion a porté plus d'une fois, et où l'on voit les noms de Hitchcock & McGregor. On offrit de nouveau à H. P. Brown un bail de pâturage de vingt ans avec privilège d'en-



clore. Ainsi qu'on peut le voir, H. P. Brown bénéficie d'abord du changement des dates : son premier bail portait la date du 1er juin, et le second compte du 1er décembre, et deuxièmement on le dispensait de payer les $603.81 de loyer qu'il devait.

En étudiant de près le décret du 24 décembre 1903, on y relève certains énoncés qu'il est assez difficile de faire concorder avec les faits. Ainsi il y est dit, relativement à Jas. D. McGregor, Arthur Hitchcock et H. P. Brown :

> Attendu que dans l'intervalle...

Ici les mots "dans l'intervalle" signifient depuis le 23 mars 1903.

> Attendu que dans l'intervalle lesdites personnes ont été en possession des terres décrites dans ledit décret.

En d'autres termes, lorsque, le 24 décembre, le ministre fit son rapport au conseil privé, il fit valoir que H. P. Brown était alors possesseur des terres et demanda que le bail lui fût consenti parce que, précisément, il était possesseur de ces terres ; d'où il faut conclure qu'il en avait pris possession dans l'intervalle compris entre le 23 mars et le 24 décembre 1903. Par possession, il faut entendre qu'il était entré en jouissance du bail, qu'il avait la jouissance exclusive des terrains, que nul autre éleveur n'avait plus aucun droit sur ce territoire, qu'il n'était permis à aucun colon d'aller s'y établir, du moins à compter du 1er décembre 1903, date à laquelle H. P. Brown est officiellement reconnu possesseur des terres.

Ainsi, dans sa sollicitude toute paternelle, le ministère s'efforce encore une fois d'imposer cette importante concession à H. P. Brown. On se mit à la recherche de M. H. P. Brown, on le chercha dans les cent milles de sa concession, mais ce fut en vain. On lui adressa ensuite lettre sur lettre à Grand-Falls (Montana) : ces lettres font partie de la correspondance déposée. La première lettre remonte au 14 janvier 1904. Le secrétaire du ministère lui envoya alors un double du bail en le priant de le signer, de le lui renvoyer sans délai et de payer les six mois de loyer. Trois mois se passèrent. Le 15 avril 1904, le secrétaire écrivait de nouveau à M. H. P. Brown pour lui faire observer qu'il n'avait ni répondu à sa première lettre ni versé la somme requise, et lui demander encore une fois de signer le bail et de payer le loyer. Le 26 mai, le secrétaire écrit une troisième fois à M. H. P. Brown pour le sommer de signer le bail et de payer le loyer. Une année entière se passe ainsi sans que M. Brown donne le moindre signe de vie, et cela pendant qu'il a en sa disposition une riche concession que nul autre éleveur ne peut occuper, où nul colon ne peut aller s'établir, et dont, pendant tout ce temps l'Etat perd le revenu qu'il en pourrait tirer. Enfin, au bout d'un an, on écrit encore une fois à M. H. P. Brown pour lui rappeler qu'il n'a répondu à aucune des lettres précédentes.

Cette quatrième lettre nous conduit au printemps de 1905.

Ainsi toutes les lettres du ministère sont restées sans réponse, le bail ne fut jamais signé, le loyer ne fut jamais payé, et pendant ce temps-là on gardait en réserve pour l'introuvable M. H. P. Brown cette concession de cent milles carrés. Certains d'entre nous se rappellent un événement important qui se produisit au printemps de 1905 ; la portée de cet événement sera mise en lumière un peu plus tard, au cours de ce débat. Le 15 mars 1905, M. J. M. Martin, agent des terres fédérales à Lethbridge (Alberta), écrivait ce qui suit au secrétaire du ministère de l'Intérieur :

Le loyer de ces terres à pâturage étant impayé, et le bail n'ayant pas été signé, reste-t-il autre chose à faire?

Ainsi, le bail traîne depuis dix-huit mois, et les fonctionnaires du ministère commencent à demander s'ils doivent continuer de chercher à retrouver H. P. Brown. et les colons firent leur entrée en scène. En effet, on voit qu'onze colons adressèrent une pétition ainsi conçue :

Nous, soussignés, colons de ce district et colons probables, protestons par la présente contre ce bail, attendu que nous le considérons comme une injustice à l'égard des colons établis et de ceux qui ont l'intention de s'établir, et comme préjudiciable au pays en ce qu'il a été établi au-delà de tout doute que l'on peut obtenir ici des récoltes aussi abondantes qu'en toute autre partie de l'Alberta, ce dont on peut se convaincre en confiant à un homme honnête le soin de faire une enquête à ce propos. En outre, un assez grand nombre de colons attendent la résiliation du bail pour se faire inscrire, et nous espérons que vous voudrez bien donner à la présente pétition toute l'attention possible.

Ce document est signé par onze colons. Bien que d'autres éleveurs eussent aimé avoir cette importante concession, bien qu'elle ne produisit aucun revenu au pays, et bien que les colons voulussent aller s'y établir, tout ce temps-là, ce territoire de 100 milles carrés était exclusivement réservé à M. H. P. Brown, qu'on ne trouvait nulle part.

Il convient, ainsi qu'on pourra s'en convaincre, de faire ici un peu d'histoire contemporaine. Vers le 1er mars 1905, le ministre de l'Intérieur démissionnait. Il y eut une vacance de deux mois après quoi le nouveau ministre entra en exercice. Son prédécesseur s'était graduellement attribué des pouvoirs de dictateur sur les terres du Nord-Ouest canadien, et lorsque le nouveau ministre entra en scène, l'impression générale était qu'il allait inaugurer un autre régime. Aussi, aussitôt après son entrée au ministère sembla-t-il s'enquérir de certaines concessions antérieures ; il renia son prédécesseur, ne voulut ni reconnaître les conventions tacites qu'il avait conclues, ni laisser en paix la horde des concessionaires qui n'avaient rempli ni les conditions pécuniaires ni les conditions d'occupation. Aussi, entraîné par un zèle digne de louange, le ministre fit savoir à M. Brown, par téléphone ou autrement, qu'il lui fallait ou se laisser découvrir ou renoncer au bail.

Le matin du 17 juillet 1905, l'honorable député de Humbolt (M. Adamson) se présentait au ministère muni d'un transport du bail Brown à la Galway Horse and Cattle Company et, chose singulière, ce transport portait la date du 17 septembre 1903 et traînait depuis vingt-deux mois dans les poches de l'honorable député. Et dire que tout ce temps-là le ministère avait mis son personnel sur les dents pour tâcher de découvrir en quelle partie des déserts du Montana se cachait H. P. Brown. Une remarque en passant : dorénavant, lorsqu'il sera dans l'embarras au sujet d'une concession d'une centaine de milles carrés, le ministre, au lieu de faire faire des recherches dans la république voisine, s'épargnera beaucoup de peine en s'informant tout d'abord auprès de certains députés qui siègent derrière lui.

Donc, le 17 juillet 1905, M. Adamson remettait au ministère de l'Intérieur une lettre ainsi conçue :

F. F. Adamson,

Chambre des communes,
Ottawa, 17 juillet 1905.

Département de l'Intérieur,

Cher Monsieur,—Vous trouverez sous ce pli le transport du bail de Henry P. Brown à la Galway Horse and Cattle Company, Limited, ainsi qu'un chèque de $650, chiffre approximatif de six mois de loyer à compter du 1er courant.

A. T. G. ADAMSON.

Le ministre ne fut pas si facile à tromper qu'on comptait. Il semble avoir agi en cette affaire aussi sagement que Salomon lui-même eût fait, et il est assez intéressant de voir quelle décision il rendit en la matière. Le comptable du ministère, M. Ryley, se trouva fort embarrassé lorsqu'on lui remit le chèque du député de Humbolt ; c'est pourquoi il écrivit à M. Cory :

Le 14 janvier 1904, un bail fut rédigé et envoyé à M. Brown pour qu'il le revêtît de sa signature ; ce monsieur fut prévenu en même temps qu'il lui faudrait, en renvoyant le bail, acquitter le premier semestre de loyer. Le bail n'étant pas revenu, M. Brown fut prévenu de nouveau, le 23 mai 1904, d'avoir à le renvoyer, et on lui fit observer que le paiement du loyer était échu depuis le 1er décembre 1903. Toutefois, M. Brown n'a jamais renvoyé le bail au ministère pour qu'il y fût validé, et il n'a pas, non plus, acquitté le loyer. Nous avons reçu un transport de M. Brown à la " Galway Horse and Cattle Company " en même temps que le paiement de six mois de loyer, savoir : $650.

Veuillez me laisser savoir....

Voici ce qui embarrasse M. Ryley :

...si, eu égard à ce que ci-dessus mentionné, il faut faire payer le loyer à compter du 1er décembre 1903, ainsi qu'il est dit dans la lettre que le ministère adressait à M. Brown, le 26 mai 1904, ou si le ministère acceptera main-

tenant le paiement du semestre commençant à la date où le paiement fut effectué au ministère. Si le loyer doit être payé à partir de la première date, la somme actuellement due est de $2,415.

C'est en cette circonstance que le ministre rendit un jugement digne de Salomon. Que l'on me permette de donner lecture de la réponse qu'il fit à M. Ryley, le 28 octobre 1905 :

M. Ryley,—A en juger par le rapport annexé, il y a lieu de présumer que l'on avait l'intention de consentir en faveur de M. Brown un bail exclusif avec privilège d'enclore sans y insérer de stipulation portant que ce bail pourrait être résilié après deux ans d'avis donné à cet effet.

Cela étant, je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'il soit consenti un bail au représentant de M. Brown et que le loyer commence à courir à compter de la date à laquelle le premier versement semestriel fut effectué ; mais il sera inséré dans le bail une clause portant qu'il sera révocable sur un avis de deux ans donné à cet effet.

Voyez-vous le choix que le ministre donne à l'honorable député de Humbolt? Il lui propose simplement ceci : Si vous voulez d'un bail consenti sous les règlements d'autrefois, mais qui ne sont plus en vigueur, d'un bail devant compter du 1er décembre 1903, il vous faudra solder l'arrérage de loyer, parce que vous êtes depuis près de deux ans en possession du terrain. Si vous ne tenez pas à acquitter l'arrérage et qu'il vous plaise d'obtenir un bail de pâturage sous les nouveaux règlemnts où il n'est pas question de l'irrévocabilité, nous accepterons le paiement des six premiers mois de loyer et votre bail vaudra depuis le 1er août 1905. Choisissez, dit le ministre ; si vous voulez avoir un bail exclusif et irrévocable, acquittez le loyer depuis le jour où il vous fut consenti, sinon prenez un bail révocable comme ceux que nous accordons actuellement ; nous changerons la date et exigerons le paiement des six premiers mois de loyer.

En cette circonstance, l'attitude du ministre fut irréprochable, on en conviendra avec moi, et s'il y eût persisté, la Chambre aurait bien peu de chose à lui reprocher. M. Adamson prit la deuxième alternative ; il aima mieux payer moins cher et se contenter d'un bail de moindre valeur. C'est alors que le secrétaire du ministère, M. Keyes, écrivit à M. M. S. McCarthy, député, qui avait posé certaines questions au ministre au sujet de ce bail, qu'il décrit ainsi :

Le ministre de l'Intérieur peut, après deux années d'avis donné au locataire, résilier le bail en tout temps pendant la durée de ce bail.

Les documents nous fournissent donc la preuve que M. Adamson aima mieux ne payer que $650 pour obtenir un bail révocable que verser $2,415 pour se faire consentir un bail irrévocable.

M. AMES.

M. R. L. BORDEN : Cette lettre fut-elle écrite en réponse à une question posée ici même ?

M. AMES : Non ; il s'agit de la réponse que M. Keyes fit à une lettre de M. M. S. McCarthy. De plus, nous avons la preuve, sous la propre signature de M. Keyes que ces $650 comprennent le loyer de la concession, du 1er août 1905, au 1er février 1906. La lettre de M. McCarthy est datée du 28 juillet 1905. L'honorable député de Humbolt (M. Adamson) le président de la Galway Cattle and Horse Co., avait fait son choix; il avait décidé d'accepter une concession révocable datant du 1er août 1905 et il avait payé la location des six premiers mois. Il paraît avoir été assez satisfait, car on n'entend plus parler de lui, à propos de cette affaire, pendant au moins six mois. C'est alors qu'on voit l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) entrer en scène. Il avait été assez longtemps fonctionnaire du département pour connaître la différence entre un bail révocable et un bail irrévocable; il savait qu'il y a une différence considérable dans la valeur négociable des deux, et il s'emploie dans l'intérêt de l'honorable député d'Humbolt. Voici la correspondance échangée à ce sujet. Le 27 février 1906, une lettre signée "Frank Oliver" est adressée à M. R. H. Campbell, le chef du service de l'irrigation et du pâturage, dans le département de l'Intérieur. Cette lettre dit :

Examinez les conditions de la concession Brown, voisine de celle de M. J. D. McGregor. à la jonction des rivières du Ventre et de l'Arc. M. Turriff prétend qu'une concession irrévocable a été accordée avant les règlements du mois d'octobre dernier. Renseignez-moi au juste sur ce point.

Il est étrange que le ministre ait oublié ces détails, après avoir mis le député d'Humbolt à même de choisir; il est étrange que le ministre ne se rappelle plus les circonstances dans lesquelles il avait pris cette décision, car dans sa lettre, il ouvre de nouveau toute la question, à la demande de l'honorable député d'Assiniboïa-est.

M. Campbell auquel on ne posait que cette seule question, répondit naturellement que le premier décret avait trait à un bail irrévocable. Il n'explique pas pourquoi cette concession irrévocable n'avait jamais été accordée; il ne dit pas un mot des longues poursuites à la recherche de M. Brown; il se contente de dire que le premier décret était à l'effet d'accorder à M. Brown une concession irrévocable et alors le ministre (apparemment sans la moindre difficulté, cette fois) ayant oublié sa décision antérieure, donne cet ordre laconique :

Emis en conformité du décret ministériel.
Par ordre du ministre.
Signé, J. B. Harkin, secrétaire particulier.
6 mars 1906.

Une copie du bail fait voir que la clause 9 a été biffée et que les quatre lignes qui autorisent le Gouverneur en conseil à révoquer le bail, à deux ans d'avis, ont disparu. Nous verrons dans un instant quelle plus-value cela donnait au bail. Voyons, pour le moment, ce qu'il advint de ce bail. Il avait été antidaté du 1er août 1905, il avait été fait révocable, comme les autres, et il n'est devenu irrévocable, après la modification des règlements et après que le ministre de l'Intérieur eut décidé qu'il n'y aurait plus de baux irrévocables. Après le 6 mars 1905, ce bail ne mit pas de temps à changer de main. Une semaine plus tard, il appartenait à M. John Cowdry ; le transfert se fit, à Ottawa même, probablement à l'hôtel Russell, où M. Cowdry était descendu.

Une fois la "Galway Horse and Cattle Co." en possession de ce bail, dont la clause 9 avait été biffée, elle ne fut pas lente à s'en défaire, à son tour moyennant, il faut croire, bonne et valable considération.

J'ai une ou deux remarques à faire au sujet d'une partie de cette dernière opération. Si on remonte au décret ministériel du 24 décembre 1903, on y voit une chose difficile à expliquer. Le bail du 24 décembre 1903 stipule :

> Que lesdites personnes ont depuis occupé les terrains décrits dans ledit décret.

Cette affirmation est-elle vraie ou fausse? M. H. P. Brown avait-il occupé ces terrains antérieurement au 24 décembre 1903 ? S'il les occupait, comment se fait-il que le Gouvernement ne l'ait pas trouvé et n'ait pu percevoir le prix du loyer ? S'il les occupait, entre le 24 décembre 1903 et le 1er août 1905, pourquoi n'acquittait-il pas le prix de la location ? Pourquoi lui a-t-on fait cadeau de cette concession ? C'est une des choses que je ne comprends pas. Ou il occupait les terrains, ou il ne les occupait pas. S'il les occupait, pourquoi ne payait-il pas le loyer ? S'il ne les occupait pas, comment cette affirmation du décret n'est-elle pas fausse ?

Le ministre de l'Intérieur a-t-il fait à ses collègues une déclaration qui n'était pas conforme à la vérité ? A-t-il obtenu, grâce à des renseignements inexacts, à une connaissance imparfaite, une concession pour H. P. Brown ? C'est le premier rébus que je voudrais proposer à l'honorable ministre. Si M. P. Brown n'occupait pas ce terrain, quel en était l'occupant ? Nous savons que vis-à-vis de ce terrain, de l'autre côté de la rivière, MM. Hitchcock et McGregor avaient de grands troupeaux en réserve, et nous nous demandons si le bétail de MM. McGregor et Hitchcock n'a pas traversé la rivière pour occuper ce pâturage. C'est là une simple supposition, cela va sans dire.

Je ferai remarquer maintenant qu'il s'est écoulé quatre ans depuis la première demande jusqu'à la cession finale. Durant tout ce temps-là, on n'a permis à aucun éleveur d'utiliser ces pâturages dont on refusa l'entrée aux colons eux-mêmes. En lisant les rapports du dénombrement de l'Alberta, on constatera qu'il y avait d'établies dans ces townships en 1901 une vingtaine de personnes et même plus, mais qu'en 1906 on n'en pouvait trouver une seule dans les limites de ce terrain.

C'est faire de la colonisation à rebours dans cette région de l'Ouest. Durant toutes ces quatre années, on n'a payé le loyer que de la moitié d'une année. Etait-ce là un revenu suffisant pour le pays pour ces 100 milles carrés de territoire, alors que tous les terrains voisins étaient affermés et rapportaient des bénéfices ? Pourquoi cette considération spéciale et remarquable pour ce M. H. P. Brown et ses ayants droit qu'on ne peut trouver ?

Autre détail que je veux signaler à l'attention de la Chambre ; il me semble que le renseignement d'après lequel le Gouvernement a agi en accordant ce bail à H. P. Brown, était bien insignifiant, bien maigre, en vérité. Au mois de juin dernier, j'ai demandé au ministre de me fournir les renseignements que le département pouvait avoir sur H. P. Brown. Je demandais si l'on connaissait la profession, la nationalité et le domicile de cet homme-là. La seule réponse qu'a pu me donner le ministre de l'Intérieur a été celle-ci :

> Dans la demande de H. P. Brown, l'adresse indiquée est Great-Falls, Montana.

Qu'est-ce que le département connaissait sur H. P. Brown ? Savait-il si cet homme-là était Canadien ou non, s'il possédait quelques bestiaux, s'il avait l'intention de venir s'établir ici, ou bien lui a-t-il accordé 100 milles carrés de territoire sans connaître le moindre détail sur les aptitudes ou sur les intentions de cet homme pour utiliser ce territoire ? Le département n'a aucun renseignement sur la profession de H. P. Brown, dit l'honorable ministre. L'honorable député d'Alberta-sud (M. Herron) affirme que Brown a quitté le Canada depuis vingt ans, qu'il n'a jamais été un grand éleveur et qu'il n'avait jamais rien eu à voir dans une ranche.

Je demande simplement si le ministre de l'Intérieur a pour principe de permettre qu'on détienne durant trois ans et demi 100 milles carrés de territoire d'après ce qui me semble n'être qu'une farce ou qu'une inscription frauduleuse, ou à peu près.

Je m'attends à ce que le ministre dans sa réponse va nous dire qu'il s'est cru obligé d'émettre ce bail, vu le décret en conseil du 24 décembre 1903, si je m'en rapporte à la réponse qu'il a faite à ma question, le 13 juin dernier, quand il a dit :

> Le baill du 10 mars 1906, a été accordé par décret en conseil du 24 décembre 1903.

Voyons ce qu'était ce bail, et, en passant, je puis dire que ce document est disparu et qu'on n'en trouve pas de copie au département ; mais le sous-ministre m'informe qu'il était semblable à celui émis en faveur

de James Duncan McGregor ; en conséquence je prendrai pour acquis que les conditions et les stipulations de ce dernier bail se trouvent comprises dans celui de Brown. Or, si on examine le bail de McGregor, semblable à celui de Brown, on constate que ce bail est soumis à certaines stipulations, dispositions et conditions mentionnées, et l'on trouve parmi ces dispositions ce qui suit :

Que le locataire s'engage à observer, accomplir et remplir toutes les dispositions, stipulations ou conditions ci-dessus et que s'il manque à remplir une seule des stipulations, conditions ou dispositions contenues dans ce bail, soit négatives, soit positives dans la forme, la cession faite par les présentes pourra suivant le bon vouloir du Gouverneur en conseil être annulée.

En lisant la clause 3, on constate que le concessionnaire devra payer au ministère de l'Intérieur le loyer annuel quand ce dernier sera échu. C'est là une des stipulations du contrat. Celui-ci fut émis à la condition expresse que le loyer sera payable d'avance tous les six mois ; il est de plus stipulé distinctement que si les conditions du bail ne sont pas remplies par le concessionnaire, le ministre peut, avec le consentement de ses collègues, faire annuler la concession. Le ministre n'était pas obligé, au mois de mars 1906, après qu'on eut offert à maintes reprises la concession à Brown, et après qu'on eut adressé une lettre à ce dernier pour lui dire : Si nous ne recevons pas de vos nouvelles d'ici à un mois, nous considérerons que vous refusez la concession ; non, le ministre n'était pas obligé, trois ans et demi plus tard, de courir après le cessionnaire de Brown pour lui accorder tous les droits dont Brown se trouvait pourtant déchu pour n'avoir pas rempli les conditions de son bail. La seule conclusion qui s'impose, c'est que le ministre a consenti ce bail de sa propre volonté, parce qu'il voulait qu'il en fût ainsi.

S'il eût expliqué à ses collègues la situation comme je viens de le faire et s'il eût demandé que le décret en conseil consentant ce bail à Brown fût annulé, ses collègues auraient consenti sur-le-champ et sa conscience, j'en suis sûr, aurait été plus à l'aise quant à toute cette transaction. Nous devons donc conclure que le ministre, agissant sous une pression quelconque, décida de faire quelque chose de remarquable. Il a certainement fait de grands efforts pour accorder à certains députés ce qu'ils désiraient; si ceux qui bénéficiaient de ce bail n'avaient pas fait partie de cette Chambre et ne s'étaient pas montrés partisans du Gouvernement, auraient-ils été traités avec autant de considération? Le ministre n'aurait pas dû reconnaître cette cession parce qu'elle était absolument invalide. Il ajoute :

La cession ayant été régulièrement faite, elle fut ratifiée.

Je me demande quelle enquête le ministre a faite pour constater si la cession était ou non régulièrement faite. S'il avait fait des recherches, il aurait trouvé des choses qui l'auraient surpris. Sur quoi a roulé son enquête ? A-t-il remarqué que la cession a été signée le 17 septembre 1903, que le bail qu'on avait voulu émettre d'après le décret en conseil du 23 mars 1903 se trouvait annulé en réalité, car le département avait à maintes reprises déclaré que si ce bail n'était pas accepté dans les trente jours, il serait annulé et que ce délai expirait le 1er septembre 1903. En vérité, il n'y avait pas de bail à céder. Jamais Brown n'avait signé de bail. Quand le 17 septembre 1903, il cédait ce dernier à la Galway Horse and Cattle Company, il se défaisait de ce qui ne lui avait jamais appartenu. Jamais il ne saurait exister de bail tant que celui-ci n'a pas été signé par les deux parties intéressées. Il y a plus, nous trouvons que la Galway Horse and Cattle Company n'existait pas le 17 septembre 1903; elle ne fut constituée légalement que le 11 mars 1904. Il y a donc ici une cession d'un bail qui n'a jamais été consentie à une compagnie qui n'existait pas, à cette époque, et c'est sur cela que le ministre base sa ligne de conduite.

M. SPROULE : Un cas semblable à celui de la North Atlantic Trading Company, quoi !

M. AMES : Je me propose de faire un petit parallèle historique à propos de cette question, parce que cela jette de la lumière sur celle-ci et rend intéressante toute l'opération. Je suis certain que les membres de la Chambre se sont demandé quels étaient les noms de ceux qui ont formé la Galway Horse and Cattle Company, car cela joue un rôle important dans toute cette opération. Nous constatons que cette compagnie fut constituée légalement le 11 mars 1904. Voici une lettre officielle de M. Edward J. Wright, de l'enregistrement pour les compagnies à fonds social de la province de la Saskatchewan; cette lettre est datée de Regina, le 18 mai 1906. Voici ce que je lis dans ce document officiel :

Cette compagnie fut constituée légalement le 11 mars 1904, et les signataires de la déclaration d'association sont A. J. Belle, A. J. Adamson et J. M. Adamson.

Nous reconnaissons M. A. J. Adamson dans la personne de l'honorable député de Humbolt. De M. J. M. Adamson, nous pouvons simplement dire qu'il a un frère qui fait partie de la Chambre des communes, tandis que M. A. J. Bell est pour nous, si nous ne nous trompons, le cousin des parties intéressées. Voici donc un heureux petit groupe de parents constitués en société sous le nom de la Galway Horse and Cattle Company ; ils ont adopté ce nom significatif parce que c'est celui du lieu de naissance du président de la compagnie.

Celle-ci se composait de personnes qui ne s'étaient jamais distinguées dans l'élevage des bestiaux. Nous ignorons, en effet, si M. Adamson ait jamais eu quoi que ce soit à faire dans l'élevage, si M. J. M. Adamson est un homme qui fait le commerce du bétail. Quant à M. Bell, il est, si je ne me trompe, le gérant de la Shannon Lumber Company, de Prince-Albert. Cette association, dont les membres font surtout le commerce de bois et de fer dans la partie est de la Saskatchewan, obtint une concession de pâturage éloignée de 500 ou de 600 milles du centre de son commerce. Ces gens-là avaient-ils l'intention d'occuper ce terrain pour y faire paître des troupeaux ? Nous aimerions à le savoir, afin de ne rien laisser au hasard, ne possédant pas ce renseignement.

Cette compagnie eut une existence bien courte mais remarquablement prospère. Autorisée à la date du 11 mars 1904, elle cessa ses opérations le 2 avril 1906, d'après un autre document officiel que j'ai ici et qui est signé par le régistrateur des compagnies à fonds social de Regina. Elle eut une existence d'environ deux ans. Autant que nous pouvons nous en assurer, elle ne traita qu'une affaire. Cette transaction a consisté dans l'achat du bail de Brown et dans la vente de ce bail à John Cowdry. Elle fit apparemment un paiement au département, puisque le second versement fut fait par Cowdry ; conséquemment les déboursés de la compagnie représentent ce qu'elle a dû payer à l'administration pour obtenir son autorisation, soit $30 ou $40, et $650.

Les renseignements que j'ai reçus de l'Ouest et qui m'ont permis d'obtenir beaucoup d'informations fournies à la Chambre —car je croyais que celles-ci concordaient avec les faits—me portent à croire que durant l'hiver de 1905-1906, la concession H. P. Brown ou de la Galway Horse and Cattle Company était à vendre. Je crois ne pas me tromper en disant qu'on l'a offert à plusieurs éleveurs du sud de l'Alberta. Une personne que je crois parfaitement digne de foi m'a informé qu'on avait offert ce bail à M. Howell Harris, de la Conrad Circle Cattle Company, pour $30,000, puis pour $25,000, mais sans succès, M. Harris n'offrant que $15,000. Je donne ce renseignement à la Chambre en présence de l'honorable député de Humbolt (M. Adamson), qui me fera l'honneur de corriger mon erreur, si ce renseignement est inexact, ou s'il lui porte injustement préjudice. Il sait que j'ai pour lui personnellement le plus grand respect ; je ne voudrais rien dire sur ce sujet, si l'honorable député n'était pas présent pour se défendre et pour corriger les erreurs que je pourrais commettre à ce propos. Je comprends donc qu'au cours de l'hiver 1905-1906, ce bail était à vendre et qu'on l'a offert aux éleveurs du sud de l'Alberta. Les négociations, cependant, ne semblent pas avoir abouti. Nous savons maintenant pourquoi, de même que nous n'ignorons pas pourquoi la clause de révocation n'avait pas été biffée alors du bail ; aussi quand les éleveurs de l'Alberta méridional, qui ne sont pas des insensés et qui connaissent la différence entre un bail révocable et un autre qui ne l'est pas, se furent assurés du fait, ils ne montrèrent pas l'empressement, loin de là, à risquer leur argent. Il devint donc nécessaire de biffer cette clause du bail, et c'est ce qui fut fait. Le 6 mars 1906, je crois, cette clause disparaissait du contrat, et, une semaine plus tard, le bail était vendu à John Cowdry, de Macleod. D'après les renseignements qui me sont fournis par l'honorable député d'Alberta (M. Herron) et d'autres personnes, je suis porté à croire que M. Cowdry a payé $22,500 pour ce bail. J'ignore si tout cela est exact ou non. L'honorable député de Hombolt est ici ; il peut nous dire quel a été le montant payé pour ce bail. Je suis prêt à lui fournir immédiatement l'occasion de nous renseigner sur ce point, s'il le désire. Il ne répond pas. Je dois donc croire que $22,100 représentent approximativement la somme payée pour ce bail ; nous avons donc l'occasion de discuter ce cas-là sur toutes ses faces et dans tous ses détails.

Nous avons eu l'occasion de discuter un grand nombre de questions se rapportant aux terres de l'Ouest. Dans certaines de ces opérations, nous avons constaté que des projets assez considérables avaient été réalisés.

La transaction actuelle, bien que le montant en jeu soit petit, est bien de nature à donner une haute opinion des parties intéressées, si l'on tient compte des bénéfices énormes qu'elle implique. De fait, je connais très peu de placements qui ont rapporté des bénéfices aussi considérables que celui-ci, si l'on tient compte du principe qui consiste à s'enrichir le plus promptement possible. Voici une mise de fonds de $650 à laquelle on ajoute une autre mise de fonds de $50, destinée à acquitter les déboursés occasionnés pour les formalités d'autorisation de cette compagnie. Cela représente $700. Ajoutons à cette somme $200 ou $300 pour acquitter certaines dépenses, et nous constatons que la Galway Horse and Cattle Company se trouve à avoir acquis pour environ $1,000, une concession qu'elle revend $22,500, réalisant un bénéfice de $21,500, soit de 2,000 p. 100 ou de 1,000 p. 100 par année pendant les deux courtes années de son existence. C'est là un revenu assez avantageux, dont profitent des personnes qui n'ajoutent pas $1 à la valeur de la propriété qui passe par leurs mains. Elles n'ont pas colonisé cette propriété ; elle ne l'ont ni irriguée ni améliorée en aucune façon. Elles ont simplement obtenu cette concession qu'elles ont revendue, puis elles ont empoché la différence entre le prix d'achat et celui de vente. Elles ont fait plus: elles ont retardé le développement de cette partie du pays

pendant trois ans et demi, parce qu'aucun colon ne pouvait pénétrer sur ce terrain et que personne ne pouvait louer cette propriété. L'Eta ne pouvait retirer aucun revenu, vu cet état de choses et, de plus, il se trouve à perdre $2,400 d'arriérés de loyer. Il semblerait que dans toute cette opération le Gouvernement s'est trouvé à perdre si l'on se place au point de vue des intérêts de l'Etat.

Permettre à des membres du Parlement d'acquérir au nom de personnes qu'on ne peut trouver, des propriétés que ces députés peuvent revendre immédiatement au comptant, c'est, me semble-t-il, ce que nous n'aimons pas beaucoup à voir. A mon sens, ce genre d'opérations n'est nullement recommandable. Il eut été aussi avantageux pour le Gouvernement de donner un chèque sur le Trésor à la Galway Horse and Cattle Company et de s'être débarrassé de cette dernière, que de lui accorder une concession négociable de cette importance.

Voyons le cas de John Cowdry. C'est un ancien habitant de la région, un éleveur, au dire de l'acte de cession ; il vivait dans le sud de l'Alberta et le terrain qu'il possédait servait de pâturage à son bétail. Il fit un voyage à Ottawa où il demeura un certain nombre de semaines, s'efforçant d'obtenir du Gouvernement l'avantage de faire paître ses bestiaux dans sa propre province, mais tous ses efforts échouèrent. Que fit-il alors ?

Il dut s'adresser à un député libéral pour acheter ce droit qu'il n'avait pu obtenir. Les véritables éleveurs d'animaux, au cours de cet hiver si rigoureux dans le sud de l'Alberta, doivent trouver bien dur d'être obligés, s'ils veulent obtenir des concessions, de s'adresser à des partisans du Gouvernement qui demeurent dans une autre province. Si je ne me trompe, l'hiver est trop rigoureux dans cette partie de l'Alberta. M. Cowdry fera probablement des pertes sur son bétail, mais il ne pourra s'exempter de payer l'intérêt sur ces $22,500 que ce bail lui a coûté, si ce chiffre est exact.

Je crois avoir signalé à la Chambre tous les détails de cette opération ; j'ai de plus fait remarquer que toute cette affaire est le résultat du désir d'un ministre d'accorder des avantages à des favoris, et de la faiblesse d'un autre ministre qui n'a pas su résister à la pression qu'on exerçait sur lui. L'un ou l'autre de ces ministres aurait pu prévoir la perte en question. Nous avons vu avec désappointement que le nouveau gardien n'a pas mieux rempli son rôle pour protéger l'intérêt de l'Ouest.

Il est une autre personne compromise dans cette transaction, de qui il faut s'informer et voir si nous pouvons obtenir plus de détails sur son compte. Je veux parler de M. Brown. Comment se fait-il qu'on voit traité avec autant de considération et de faveur? Nous avons vu comment le ministère prétend connaître peu de choses sur le compte de cet homme-là, d'après les réponses faites aux questions posées. Le département ne possède presque aucun renseignement sur M. Brown. L'autre jour, j'ai pris la peine de me rendre au ministère pour voir la demande même de M. Brown ; on y trouve beaucoup de détails dont ne fait pas mention le relevé déposé. Dans sa demande, M. Brown dit qu'il demeure à Great-Falls, Montana. La lettre est réputée avoir été écrite le 26 mai 1902, mais elle apparaît timbrée à la date du 27 mai par le département. Pour la rapidité du service du courrier qui transporte dans une seule nuit à Ottawa une lettre mise à la poste dans le Montana qu'on nous parle de M. Brown. Malheureusement, d'un autre côté les réponses de M. Brown sont aussi lentes à parvenir que cette demande a pris peu de temps à tomber entre les mains des fonctionnaires du département. Il ne faut que vingt-quatre heures pour qu'une lettre de M. Brown, écrite du pied des montagnes Rocheuses, au Montana, parvienne à Ottawa, mais il faut vingt-deux mois pour recevoir sa réponse. Nous trouvons encore ici qu'au-dessous du nom "H. P. Brown" apparaissent les petites initiales "par J. D. M."

L'hon. M. FOSTER : "J. D. M"?

M. AMES : Pourquoi trouvons-nous ici "J. D M."? J'ai eu la curiosité d'examiner un bail signé par M. McGregor et j'ai été frappé de la ressemblance remarquable des deux signatures. Cela expliquerait peut-être la faveur exceptionnelle dont M. Brown a été l'objet de la part du département. Les petites initiales "J. D. M.", placées au-dessous du nom de Brown, ou de celui de Jones, ou de celui de Smith, ou de celui de Robertson, qu'importe, sont bien accueillies par le département. Le fait est, je crois, que Brown n'a rempli que le rôle d'homme de paille. Il a existé, parce que dans ces documents on voit une signature qui n'est pas accompagnée des initiales "J. D. M." Mais M. Brown a été absent du Canada durant vingt ans ; il ne s'intéresse pas à notre pays. Il n'avait jamais eu l'intention de se livrer à l'élevage au Canada. Comment se fait-il qu'on ait concédé 100 milles de terrain à un homme qui vit dans un pays étranger, et cela dans les circonstances que je viens d'indiquer ? Est-ce que la Chambre est prête à croire qu'il s'agit d'une opération claire et qu'elle devra approuver ? L'autre jour, l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) et l'honorable représentant de Carleton (N.-B.), (M. Carvell) ont fait, à propos d'une de ces concessions de terres, certaines remarques dont je vais citer quelques passages. L'honorable député de Lunenburg a dit :

Je soumets en toute franchise que le public canadien n'a aucun intérêt à savoir qui a fait de l'argent, si toutefois quelqu'un en a fait.

L'honorable député de Carleton a dit, à son tour :

Eh bien, supposons que MM. Hitchcock et McGregor aient fait de l'argent dans cette transaction, nous revenons alors à ma première proposition. Est-ce un crime de leur part?

J'avoue préférer les sentiments exprimés par un journal de l'Ouest aux opinions des honorables députés de Lunenburg et de Carleton N.-B.). Un journal du sud de l'Alberta, publié tout près de l'endroit qui fait l'objet de ce litige, s'est exprimé ainsi :

C'est une doctrine politique excellente qui veut que les hommes publics auxquels le pays a confié l'administration de ses affaires, se trouvent au-dessus même de tout soupçon de concussion.

Dans le bon vieux temps, le principe dirigeant du parti libéral était l'honnêteté dans les affaires politiques, les libéraux de vieille roche qui croyaient en la bonne foi de leurs chefs auraient été stupéfiés s'ils eussent pu songer que ces mêmes chefs profitaient eux-mêmes et faisaient profiter leurs amis du domaine public et des richesses minières du pays.

Le " Herald " affirme le principe que des hommes publics payés—et sous le gouvernement libéral, ils le sont généreusement—pour protéger les intérêts pulics et pour administrer les affaires de l'Etat, n'ont pas le droit d'accepter du Gouvernement des concessions soit de terrains houillers, de mines d'or ou d'argent ou de toute autre partie du domaine public.

Si un lieutenant-gouverneur libéral, un premier ministre libéral, un représentant libéral au Parlement, ou même un juge libéral désire exploiter le domaine public pour son avantage personnel, qu'il abandonne sa fonction publique et le traitement qui lui est attaché. Il n'est pas payé pour faire ces travaux et le fait seul qu'il bénéficie des faveurs du Gouvernement le met dans l'impossibilité d'user de cette impartialité si nécessaire dans l'accomplissement de sa haute fonction.

Le " Herald " répète de nouveau ce qu'il croit que tous les citoyens bien pensants corroboreront :

QUE LA PRATIQUE SUIVIE PAR LES HOMMES PUBLICS D'ACCEPTER DU GOUVERNEMENT DES BAUX POUR L'EXPLOITATION DES HOUILLERES OU AUTRES MINES, EST CONDAMNABLE, INCONVENANTE ET CONTRAIRE A TOUS LES PRINCIPES D'UNE ADMINISTRATION HONNETE.

C'est on ne peut plus vrai. Et j'ajoute que nous avons prouvé comme cette résolution est bien fondée. Je crois que

" les faits qui ont accompagné l'obtention et la cession par la Galway Horse and Cattle Company de la concession de pâturage n° 2059, jettent un certain discrédit sur le Gouvernement et méritent le blâme de la Chambre ".

Avant de reprendre mon siège, qu'on me permette de changer cela et de demander aux membres libéraux de cette Chambre s'il leur plairait de voter pour l'alternative suivante :

" Les faits qui ont accompagné l'obtention et la cession par la Galway Horse and Cattle Company de la concession de pâturage n° 2059, fait honneur au Gouvernement et méritent l'approbation de la Chambre ".

S'ils votent contre la motion de l'honorable député d'Alberta, ils approuveront cette autre alternative.

M. A. J. ADAMSON (Humbolt) : Monsieur l'Orateur, je crois qu'il n'est pas nécessaire pour moi de m'excuser auprès de la Chambre si je fais quelques remarques sur ce qui fait l'objet de ce débat. Je voudrais demander à la députation de remarquer une chose, c'est que l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), a demandé à la Chambre de se prononcer sans avoir entendu la moindre explication de la part des personnes accusées. Cela est bien d'accord avec la méthode ordinairement suivie par les membres de la gauche qui s'emparent de quelques faits, les défigurent pour les faire servir, autant que possible, à leurs fins, qui fendent les cheveux en quatre pour appuyer une argumentation et pour jeter du discrédit sur ceux qu'ils combattent.

Je devrai infliger à la Chambre le récit d'une affaire tout à fait personnelle, afin d'établir l'origine de la cause et pour fournir à la Chambre tous les faits qui lui sont nécessaires pour bien comprendre cette question. L'honorable député d'Alberta (M. Herron) et l'honorable représentant de Saint-Antoine (M. Ames) ont déclaré ouvertement que je ne m'occupais pas et que je ne m'étais jamais occupé d'élevage et que, par conséquent, j'avais acquis—il n'était pas nécessaire pour eux de se donner tant de mal pour prouver cela, puisque j'ai toujours été prêt à reconnaître ce fait—que j'avais demandé cette concession dans le but de la céder et de retirer un bénéfice de quelque chose qui ne m'avait rien coûté. Cette supposition est complètement fausse ; elle n'est aucunement basée sur les faits. Il n'y a pas ombre de vérité dans cette affirmation et je puis le prouver. Si l'honorable député d'Alberta connaissait aussi bien mes affaires personnelles qu'il est au courant de ce qui se passe à Pincher-Creek, il aurait peut-être qualité pour parler de mes propres affaires. J'ai vécu au Nord-Ouest durant plusieurs années. J'habitais les Territoires sept ou huit ans avant qu'ils fussent érigés en provinces, et durant tout ce temps-là je me livrais à l'élevage des bêtes à cornes et des chevaux. Puisqu'il en est ainsi, je crois qu'en ma qualité de citoyen, je pouvais acheter quand je le pouvais les droits qui me permettraient de continuer l'industrie dans laquelle je me trouvais engagé. De 1897 à 1904, quand je cessai de faire de l'élevage au Nord-Ouest, j'ai toujours eu pendant chacune des années de cette période plusieurs centaines de têtes de bétail.

Dans le cours de mes affaires, je pris ce bétail et me rendis dans une partie de cette contrée qui, d'abord, n'était qu'imparfaite-

ment colonisée. Je n'ai éprouvé aucune difficulté alors à trouver des pâturages pour mes bestiaux. Mais avec le temps et la colonisation, je ne pus conserver mes troupeaux—je ne possédais pas de terrain suffisant, et mon bétail paissait sur le domaine public. Je dus donc placer mes animaux ailleurs où l'on pourrait en prendre soin de façon à me permettre de les vendre avec bénéfice.

M. HERRON : L'honorable député voudrait-il répondre à une question ?

M. ADAMSON : Certainement.

M. HERRON : Voudrait-il avoir l'obligeance de me dire si le bétail dont il parle se trouvait, disons, dans un rayon de 50 milles du terrain compris dans la concession?

M. ADAMSON : Non, dans un rayon d'environ 350 milles. Mais je n'ai jamais entendu dire qu'on pût empêcher quelqu'un de se rendre à un endroit particulier du pays pour y élever des bestiaux. Je n'ai jamais compris qu'un homme devait vivre dans un rayon de tant de milles d'un endroit pour avoir le droit de louer ce terrain dans le but d'y faire de l'élevage ou d'acquérir, comme je l'ai fait dans ce cas-ci, le droit d'un autre citoyen concessionnaire d'un terrain. Je n'ai jamais entendu prôner doctrine semblable.

M. HERRON : C'est celle du Gouvernement.

M. ADAMSON : Alors, je rétracte, car j'ai eu du bétail dans un rayon de 50 milles de ce terrain. L'honorable député m'a rappelé le fait et je m'empresse de corriger mon erreur. Mon honorable ami connaît probablement le ranche de M. Charles Sanders, à Maple-Creek. J'ai acheté deux cent soixante-sept chevaux de M. Charles Sanders, l'année de cette concession ; j'avais l'intention d'exploiter ce bail et de tenir les chevaux à cet endroit ; je voulais me livrer à l'élevage des chevaux, ainsi qu'à celui des bêtes à cornes. Cette explication satisfait-elle l'honorable député ? Ce sont là des faits. Je veux faire observer à la Chambre que l'honorable député de Saint-Antoine (M. Âmes) et l'honorable représentant d'Alberta (M. Herron) ont affirmé comme véritables faits des choses sur lesquelles ils ne possédaient aucun renseignement. Toute cette petite conspiration qu'ils ont conçue fourmille d'affirmations semblables. Du commencement à la fin de cette tentative, on ne sait jamais où la vérité commence, où le mensonge remplace la vérité. J'ai déjà dit que durant cette année-là je faisais des affaires dans la Saskatchewan. Je croyais, et je crois encore qu'en ma qualité de citoyen j'avais parfaitement le droit de jouir de ces privilèges qui sont l'apanage de tous les autres habitants de ce pays. J'en profitai pour acquérir les droits de M. H. P. Brown dans cette concession de pâturage octroyée en 1903.

J'acquis ces privilèges sans même avoir visité le terrain, car si j'avais vu ce pâturage, je n'en aurais pas demandé la concession. Je me suis rendu pour visiter ce terrain, mais la rivière était impassable. Je dus donc me contenter de l'entrevoir de l'autre côté et de m'en faire donner une description. Je conclus un marché avec M. Brown et à notre retour nous nous entendîmes pour réunir nos troupeaux et pour prendre possession de ce pâturage dès que l'état de choses le lui permettrait. Plus tard, j'ai envoyé un agent sur les lieux ; il avait l'ordre de choisir un site pour les bâtiments du ranche; il devait aussi trouver des endroits convenables à la construction d'abris pour le bétail; il devait encore faire construire des clôtures, faire déblayer le terrain pour le préserver du feu, enfin tout devait être en ordre pour nous permettre de commencer l'exploitation active de ce pâturage. Cet agent se rendit sur les lieux et à son retour, il m'annonça en substance que le terrain était situé dans un tel endroit, qu'il était impossible de s'en servir comme d'un ranche à moins d'acquérir le terrain faisant front à la rivière. Ce terrain-là dans le bail que nous discutons maintenant appartenait à M. Driggs. Je crois qu'ils sont deux frères de ce nom ; ils venaient des Etats-Unis. Ils s'étaient établis dans cet endroit, il y avait quelques années et ils se trouvaient en possession du terrain. Ils étaient donc les maîtres de la situation.

L'honorable député d'Alberta sait parfaitement qu'à moins d'avoir accès aux abris et à la rivière, le bétail ne peut rapporter aucun bénéfice à l'éleveur au Nord-Ouest. Il est nécessaire d'avoir un bail, mais si vous louez un terrain qui n'est pas à une distance raisonnable de la rivière et des abris naturels, vous courrez le risque, quand une saison rigoureuse sévit, de tout perdre et d'être ruiné complètement. Telle était la situation alors. Je dépêchai un agent dans cette partie du pays avec l'intention de m'établir immédiatement après avoir acquis ce terrain. Cet agent m'informa en même temps que M. Driggs voulait vendre. Si je ne me trompe, M. Driggs voulait reprendre un commerce qu'un de ses parents lui avait laissé dans le Sud, et il se proposait de quitter le pays. Il comprenait parfaitement l'avantage de ses droits sur ce terrain, et il demandait un prix énorme, $30,000, pour son ranche. Il possédait alors environ 70 acres de terrains riverains, et il avait demandé un bail qu'il ne possédait pas encore. Sa demande, cependant, se trouvait au département de l'Intérieur, ce qui empêchait tout autre requérant de prendre sa place, vu que le ministère respecte toujours une demande quand elle est accompagnée d'une déclaration disant que le requérant possède un troupeau et qu'il occupe le terrain.

J'entrai en pourparlers avec lui. Il m'écrivit pour me dire que, bien qu'il considé-

rât que son troupeau valait $30,000, il accepterait $28,000. J'envoyai un autre agent sur les lieux, et cet homme me fit rapport que Driggs avait demandé environ $10,000 trop cher. Je continuai les négociations dans l'espoir que Driggs finirait par céder. J'étais prêt à faire certaines concessions pour arriver à cette fin, pour exploiter les droits que j'avais acquis et pour développer mon industrie. M. Driggs se montra plutôt récalcitrant et refusa de céder. Mais graduellement, il abaissa son prix de vente. Au cours des négociations, il se montra même menaçant. Il découvrit que j'avais acquis les droits de Brown et il m'écrivit une lettre à ce sujet—si j'avais reçu l'avis ordinaire, m'annonçant que cette question serait soulevée, j'aurais eu cette correspondance ici, parce que je crois qu'elle est encore dans la liasse et qu'on peut se la procurer. Il me disait : Si vous n'acceptez pas mes conditions, je vais vous faire la soupe chaude.

M. AMES : Ce n'est pas l'habitude de donner avis d'un débat plus de quarante-huit heures d'avance. Le premier ministre a su mardi que ce débat allait être soulevé.

M. ADAMSON : J'accepte la déclaration de l'honorable député, cependant, si j'avais été averti à temps, je me serais procuré cette correspondance et j'aurais été à la disposition de mon honorable ami.

M. AMES : Assurément l'honorable député sait que la collection de tous les documents a été déposée sur le bureau de la Chambre depuis plus d'un mois ; d'après la coutume dès qu'un état est déposé, cela signifie qu'on doit s'attendre à un débat sur ce qui fait l'objet de cet état.

M. ADAMSON : Je nie que cela soit la règle, car souvent des états sont déposés sans donner lieu à discussion. Je puis ajouter que j'ai demandé au moins cinq fois cet état que je n'ai pu obtenir.

M. AMES : Il m'eût fait plaisir de le fournir à mon honorable ami en n'importe quel temps qu'il me l'eut demandé. L'honorable représentant de Lunenburg (M. A. K. Maclean) m'a prié de lui fournir ces documents et je lui ai répondu immédiatement en lui indiquant où il pouvait se les procurer.

M. ADAMSON: Je puis continuer mon explication de cette transaction très facilement, car je vais citer les faits exacts de la cause et non pas de simples déductions telles que celles soumises à la Chambre par l'honorable député de Saint-Antoine. M. Driggs m'écrivit pour me dire que si je n'acceptais pas ses conditions, et ne lui payais pas ce que je considérais être un prix excessif, il me rendrait la position insupportable. Je n'acceptai pas alors ses conditions, mais finalement nous nous entendîmes sur un chiffre commun. Je lui écrivis pour lui dire : Tenez-vous prêt, rassemblez votre bétail et j'enverrai un homme qui en fera l'inspection et qui jugera si nous pouvons conclure un marché.

Il me répondit : Je ne rassemblerai pas mes bestiaux ; vous devez prendre mes livres. Ces livres indiquaient l'accroissement, mais non pas le décroissement annuel du bétail qu'il voulait me vendre ainsi que la valeur des animaux, ce qui présentait un meilleur état que les faits véritables ne pouvaient confirmer. M. Driggs voulait me vendre à un prix plus élevé parce qu'il croyait m'avoir à sa discrétion. Nous ne pûmes donc nous entendre. C'est là une explication très naturelle ; c'est la véritable raison pour laquelle je ne suis pas entré en possession de la concession comme occupant du terrain. Je désirais, cependant, occuper ce dernier ; j'avais les animaux, plus de 300 têtes de chevaux, et il me fallait une place permanente pour les tenir en pâturage.

M. LAKE : L'honorable député voudra-t-il nous indiquer le nombre des sections possédées par Driggs ?

M. ADAMSON : D'après le plan du département qui doit être exact, je suppose, ces sections se trouvaient dans le township 11, rang 14, à l'ouest du 4e méridien. D'après les calculs les plus précis que je puisse faire, il s'agissait des sections 23, 22 et 21. Je passerai ce plan à mon honorable ami, s'il veut le consulter. Voilà où en étaient les choses ; je refusai de continuer les négociations avec Driggs. Tous ces pourparlers durèrent jusqu'à l'hiver et je dus prendre d'autres dispositions pour mon bétail. L'honorable député d'Alberta a expliqué à la Chambre quelques-unes des conditions où doit se débattre l'éleveur au Nord-Ouest. Il est facile pour les députés de l'est du pays de lire ce qui se rapporte au Nord-Ouest et de se former des tableaux de la vie agréable de l'éleveur et de la facilité qu'il a de se livrer à son industrie dans cette région. Tout ce qu'on aurait à faire, ce serait de laisser les animaux paître en liberté dans la prairie, pour en retirer des bénéfices en argent. Cependant, ceux qui connaissent l'élevage savent que ce n'est qu'à force de prévoyance, de soin et de labeur que cette industrie peut être productive . Certains hivers sont très favorables et il est très facile de prendre soin du bétail, mais, par contre, nous avons des saisons d'une sévérité excessive ; c'est alors que les hommes doivent se multiplier, lutter contre la tempête et faire tous leurs efforts pour sauver le bétail. Quand le temps est propice, ils en profitent pour construire des abris et y amasser du fourrage qui servira au bétail durant les périodes de température excessive. J'ai demeuré assez longtemps au Nord-Ouest pour connaître cela, et je me suis convaincu que si je me livrais à l'élevage des bestiaux je prendrais toutes les précautions possibles pour réussir.

Ce ranche de Brown n'était pas convenable et je vais expliquer à la Chambre pourquoi.

Il est situé sur la rive sud de la rivière de l'Arc. Le terrain en arrière de la rivière de l'Arc forme un haut plateau de sable. Il ne convient nullement à l'agriculture et il ne saurait servir de pâturage aux bestiaux pour l'hiver. J'ai ici un rapport sur ces terrains, en date du 24 mai 1906, alors qu'évidemment le ministère de l'Intérieur a donné ordre à son agent de faire un autre rapport sur les terrains en question ; je vais le lire à la Chambre. L'inspecteur dit :

Une partie de ces terrains est impropre à l'agriculture à cause des coulées qui se trouvent en arrière de la rivière de l'Arc; le sol est léger, presque rouge ou légèrement brun ; mais ce n'est pas du sable. On n'aperçoit pas généralement de pierres à la surface, loin de là ; le sous-sol est formé d'une glaise connue sous le nom de "gumbo". Je crois qu'un tel terrain ne peut être cultivé avec succès sous aucun climat.

Voilà le terrain que l'honorable député de Saint-Antoine nous a dépeint sous des couleurs si avantageuses en parlant des colons qui demandaient à grands cris à vouloir s'y établir. Le ministère de l'Intérieur a pris toutes les précautions possibles pour s'informer de ce que pouvait produire cette terre; je pourrais affirmer à l'honorable député, d'après mon observation et mes connaissances personnelles qu'un colon ne pourrait vivre sur un quart de section de ce terrain, que pas un homesteader ne pourrait y gagner sa vie, et j'inviterais mon honorable ami, au cours des excursions périodiques qu'il fait dans l'Ouest, de prendre le temps de s'arrêter à cet endroit, d'examiner ce terrain lui-même et de se demander s'il aimerait à être établi à cet endroit et à être forcé de gagner sa vie en cultivant ce terrain. Je sais qu'il reviendrait ici à la prochaine session pour nous donner une idée bien différente sur la question que nous discutons maintenant.

Il n'y a pas de doute là-dessus. Pas un seul colon sérieux n'a demandé à s'établir sur ce terrain. M. Driggs a pu très facilement présenter une demande. Ainsi que l'honorable député d'Alberta le sait, il sait d'usage, quand un homme qui n'a pas de ressources voit un éleveur s'établir dans une certaine partie du pays, de demander une réserve d'eau de façon à fermer le chemin à l'éleveur qui veut se livrer à son industrie. Cette pratique était devenue tellement commune que le ministère de l'Intérieur a dû mettre en vigueur les règlements concernant les droits de réserve d'eau, car autrement quelques colons établis le long des rivières auraient pratiquement rendu impossible l'utilisation des terrains situés en arrière des leurs ; ils auraient ainsi empêché l'industrie de l'élevage.

On a beaucoup parlé en termes sarcastiques de la Galway Horse and Cattle Company. J'ignore pourquoi les membres de la gauche ou ceux qui discutent cette question considèrent qu'il y a quelque chose de si étonnamment significatif dans ce nom.

M, ADAMSON.

Si l'on m'eut en aucun temps posé une question relative à cette compagnie, j'aurais été très heureux de répondre. Mon nom se trouve parmi ceux des personnes qui ont demandé pour cette compagnie l'autorisation légale. Le nom de mon cousin, M. Bell, s'y trouve aussi.

Si j'avais eu l'intention de tromper le public, si j'avais cherché à me dérober, ne m'eût-il pas été facile de faire ce qui se pratique tous les jours partout, c'est-à-dire d'avoir obtenu la reconnaissance légale de cette compagnie sous un autre nom et d'en avoir obtenu la cession ? Le fait seul que ma signature se trouve au bas de cette demande prouve que je n'avais pas l'intention de me dérober. Je ne désirais aucunement agir de cette façon, et je veux déclarer ici que dans tout ce que j'ai fait, j'ai agi d'une manière parfaite. N'importe quel député ayant acquis un droit aurait exactement suivi la même ligne de conduite ; il aurait eu le droit d'agir comme je l'ai fait, vu la disposition du terrain. Un membre de cette Chambre peut-il croire que j'aurais demandé à ma femme de signer un document de ce genre, s'il se fut agi de commettre une injustice ou si l'on eut eu l'intention de violer la loi en aucune façon.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a fait un appel très pressant à la Chambre pour lui demander de respecter ses sentiments. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a suivi cet exemple. Je crois pouvoir dire avec vérité que j'ai du cœur tout autant que ces députés si sensibles qui siègent à la gauche. Aujourd'hui, nos adversaires ont parlé de sentiments et, cependant, deux heures ne s'étaient pas écoulées avant que le nom de ma femme fût mêlé à la discussion sans la moindre preuve, par pure supposition, par pur soupçon, rien de plus, supposition et soupçon en l'art desquels l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal est passé maître. Quant à ce qui se rapporte à cette compagnie d'élevage, rien n'a jamais été caché, et rien ne sera caché ; ce n'est pas alors ce qu'on a voulu faire. L'honorable député de Saint-Antoine et l'honorable représentant d'Alberta ont avancé certains faits quant au prix que j'ai obtenu pour ce terrain, mais ils se sont trompés grandement, en vérité. Ils ont dit que j'avais vendu ce terrain $22,500. Cela est complètement faux. Je me suis appliqué à m'établir moi-même. En travaillant à cette fin, il a surgi une circonstance qui m'a forcé de modifier mes intentions. Cette circonstance ne regarde personne ici.

Je changeai mes projets et vendis ce que je possédais au Nord-Ouest, y compris ces privilèges et d'autres biens. J'étais parfaitement libre d'en disposer à ma guise, et je l'ai fait.

Je demanderai à qui que ce soit parmi la députation si, dans ces circonstances, il n'aurait pas agi exactement de la même

manière. Je m'occupe exclusivement de ce qui s'est passé sur les lieux. Les habitants du Nord-Ouest qui me connaissent savent que c'est la vérité. Je n'ai absolument rien à cacher. Je m'en tiens à cette narration des faits, et je défie n'importe qui de me contredire d'aucune façon.

Quant aux règlements du département, ils ne me concernent en rien. Je n'ai jamais demandé à un attaché du ministère d'en altérer un seul ni de me conférer des faveurs spéciales. Ce que j'ai obtenu du département, je l'ai obtenu légitimement, ouvertement et de bon gré, et je crois n'avoir demandé que ce que j'avais le droit de recevoir.

M. E. BRISTOL (Toronto-centre) : L'honorable député (M. Adamson) a joué un rôle important dans cette affaire, et il a eu le champ libre pour exposer à la Chambre la part qu'il y a prise. Ayant entendu ses déclarations, je dois à la vérité de dire que, dans son propre intérêt et dans l'intérêt de ses amis et de toute la députation, il eut mieux fait d'exposer la situation réelle, de relever, s'il s'en trouve, les inexactitudes commises par le député de la division Saint-Antoine, au lieu de déclarer que son discours fourmillait tellement d'erreurs et de mensonges qu'il était impossible de faire la part du vrai et du faux. Si je me propose de faire ressortir les détails de cette affaire afin de permettre un examen impartial du cas qui nous est soumis, c'est parce que j'ai l'intime conviction que le discours du représentant de la division Saint-Antoine est vrai en tous points et corroboré par les documents de ce rapport, qui seraient acceptés par toutes les cours de justice du pays.

D'abord, l'honorable député (M. Adamson) a négligé de nous dire quel est ce monsieur H. P. Brown et comment les mystérieuses initiales "J.D.M." se trouvent sur la demande présentée en premier lieu, le 26 mai 1902. Le représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) dit qu'il a pris soin de comparer les fameuses initiales "J. D. M." à la signature de M. J. D. McGregor apposée sur un autre bail consenti par le département, et qu'à ses yeux, il s'agit de la même personne dans les deux cas. Se peut-il que M. J. D. McGregor, de la compagnie d'élevage de Grand-Forks, locataire d'un terrain de l'autre côté de la rivière qui baigne ce pâturage, se sentant impuissant à mettre la main sur tout ce qu'il couvoitait, ait apposé la signature de M. H. P. Brown sur cette demande, à l'exemple de quelqu'un qu'il avait connu autrefois ? Du reste, les mystérieuses initiales "J. D. M." suffisaient pour décider le département à agir sans chercher à savoir quel était ce M. H. P. Brown. Or, en 1902, le député de Brandon (M. Sifton) était ministre de l'Intérieur, et M. J. D. McGregor, me dit-on, était un des électeurs influents de sa circonscription, sinon son principal organisateur. M. J. D. McGregor occupait un emploi lucratif au Yukon. J'ignore s'il en a retiré des bénéfices, mais, s'il faut ajouter foi aux bruits qui ont couru, son acceptation d'une charge rétribuée au Yukon, sous la dépendance du ministre de l'Intérieur, n'a certainement pas fait de saignée à sa bourse.

Ensuite, M. J. D. McGregor plaça des fonds dans l'entreprise de la compagnie d'élevage de Grand-Forks et nous savons comment, sous le nom de Guy T. Robins, dit McGregor, Hitchcock et compagnie, il a dernièrement organisé sur la place de Londres la compagnie foncière du sud de l'Alberta. Si cet exposé des faits est fidèle et si le représentant de Humbolt le savait, c'eut été un acte de franchise de sa part de dire : Oui, M. J. D. McGregor a présenté cette demande au nom de M. Brown et il agissait pour le compte d'amis au nombre desquels je suis.

L'honorable député (M. Adamson) déclare que M. Brown lui a cédé ses titres, mais il ne prétend pas lui avoir payé un seul dollar pour cette cession qu'il invoque. Quand le Gouvernement prit les rênes du pouvoir, le ministre de l'Intérieur proclamait que ses membres étaient des hommes pratiques, qu'ils expédiaient les affaires avec promptitude, qu'ils protégeaient le colon contre la rapacité du spéculateur. Or, le 26 mai 1902, fut présentée une demande de location de ces pâturages, ou plutôt d'une partie de ces pâturages, car j'établirai que la demande a été altérée. Je démontrerai que, bien que les archives du département ne renferment pas d'autres documents, on a ajouté d'autres terrains à ceux dont l'affermage était demandé. Comment ces choses arrivent-elles ? C'est un mystère. En est-il ainsi pour un simple citoyen ? Le premier venu peut-il se rendre au ministère de l'Intérieur et dire: Je n'ai pas demandé tous les pâturages que je désirais obtenir ; ajoutez-en d'autres ? Le département n'a pas reçu de demande écrite, de preuves ; il n'a pas cherché à savoir si M. H. P. Brown est un éleveur, s'il habite au Canada, s'il est solvable, rien de tout cela. Le 26 mai 1902, on demande l'affermage de cette propriété en soumettant que :

> Elle se trouve dans une partie du pays qui n'est pas propre à l'exploitation agricole.

Je contredis cette assertion du représentant de Humbolt (M. Adamson). On a beau faire des affirmations, mais que révèle le rapport? Contredit-il les paroles du député de Humbolt? Dans l'affirmative, je soutiens que la Chambre doit s'en rapporter au rapport officiel. L'honorable député a dit que nul colon ne demanderait un homestead à cet endroit et il a lu un prétendu rapport fait en 1906.

M. ADAMSON : Permettez-moi une rectification. J'ai dit que nul colon de bonne foi ne demanderait ces terres.

M. BRISTOL : Fort bien. Admettons que vous ayez dit qu'aucun colon de bonne foi ne les demanderait. Or, je constate que le département était apparemment d'un autre avis, car il a en réalité favorisé la colonisation sérieuse de cette région. Voici la mention que je relève dans une lettre de M. A. J. Fraser, agent des terres fédérales, au secrétaire du ministère de l'Intérieur (page 6 du rapport) :

Township 13, rang 12 :
La moitié de la section 7 est réservée pour l'abreuvement des bestiaux.
Le quart sud-est de la section 18, homestead de M. John H. Parks ; la moitié ouest de la section 7, les sections entières 19 et 17, à l'ouest de la rivière, la moitié nord et le quart sud-ouest de la section 18, retenus par une demande de location de M. Edwin K. Parks. Voir votre lettre du 11 décembre dernier.

Ainsi, il y a à cet endroit le homestead de M. John H. Parks. L'honorable député (M. Adamson) prétend-il que M. John H. Parks n'est pas un colon sérieux et, s'il le prétend, est-ce en connaissance de cause ?

M. ADAMSON : Je déclare que M. John H. Parks ne subvenait pas à ses besoins à même ces 160 acres de terre.

M. BRISTOL : Le rapport dit le contraire.

M. ADAMSON : Le rapport ne dit pas le contraire, et je puis vous affirmer que mes paroles sont l'expression de la pure vérité.

M. BRISTOL : L'honorable député habite-t-il dans le voisinage ?

M. ADAMSON : Je me suis rendu sur les lieux et j'ai vu le homestead de M. John M. Parks.

M. BRISTOL : Il a donc un homestead. C'est tout ce que je voulais savoir. J'ignore s'il possède 160 ou 60 acres ; j'affirme seulement qu'il a un homestead à cet endroit. Je serai bien aise que l'honorable député (M. Adamson) m'interrompe chaque fois qu'il le jugera nécessaire, car mon seul but est de me renseigner exactement. Dans cette affaire, je ne désire pas commettre d'injustice envers lui ni envers personne.

A la page 17 de ce rapport, je découvre une autre lettre de M. A. J. Fraser au secrétaire du ministère de l'Intérieur. Elle porte la date du 14 mai 1903, et est ainsi conçue :

Veuillez vous référer à votre lettre du 10 décembre dernier. Le quart nord-ouest de la section 16 du township prémentionné est le homestead de M. S. S. Perry, et le quart nord-est de la section 2 est le homestead de M. J. R. Perry et la partie du quart nord-ouest de la section 2 qui est au sud de la rivière est réservée pour l'abreuvement des bestiaux.

Il semblerait donc qu'il y a encore d'autres colons sérieux à cet endroit. J'appelle sur ce point l'attention de l'honorable député. Je terminerai la preuve que ce rapport offre quant à la culture de ces terres en citant le protêt suivant que le Gouvernement a reçu. Il est daté de Big-Bow, 28 juin 1905, et adressé au secrétaire du ministère de l'Intérieur. On le trouvera à la page 37 du rapport :

Cher monsieur,—Nous, les soussignés, colons établis ou ayant l'intention de s'établir dans cette région, protestons par les présents contre l'affermage du township 14 du rang 13, à l'ouest du 4e méridien, du township 13 du rang 13, à l'ouest du 4e méridien, du township 15 du rang 15, à l'ouest du 4e méridien, car nous considérons que ce serait une injustice envers les colons établis et envers ceux qui ont l'intention de s'établir, ainsi qu'un préjudice causé à cette partie du pays, vu qu'il a été démontré d'une manière irréfutable que nous pouvons récolter d'aussi belles moissons ici que dans toute autre partie de l'Alberta, ce dont vous auriez la preuve en envoyant quelqu'un d'honnête pour faire une enquête. Il y a aussi nombre de colons qui demanderont des inscriptions dès que le bail sera annulé, et nous espérons que vous étudierez cette question avec le plus grand soin.
Signatures : James Perry, F. P. Connor, J. R. Perry, W. H. Perry, S. K. Wells, D. Rogers, Chas J. Webb, E. W. Pratt, F. Mason, Eber S. Perry, Geo. W. Harding.

L'honorable député désire-t-il prendre la parole et dire que ces personnes ne sont pas de colons sérieux ? Veut-il affirmer que ces colons mentent dans la requête qu'ils adressent au ministère de l'Intérieur ?

M. GALLIHER : Je ne crois pas que ce protêt signifie qu'ils sont établis à cet endroit. J'en connais quelques-uns.

M. BRISTOL : Non. Le protêt déclare que les uns sont établis et que les autres projettent de s'établir.

M. GALLIHER : Non ; il dit que ce serait une injustice envers les colons et envers ceux qui ont l'intention de le devenir ; mais, si j'ai bien saisi le sens de cette lettre, elle ne signifie pas que ces signataires sont établis à cet endroit, car je sais que quelques-uns d'entre eux ne le sont pas.

M. BRISTOL : L'honorable député ne saurait faire erreur. Le document est signé par des personnes qui déclarent qu'elles sont établies et par d'autres qui disent qu'elles ont l'intention de s'établir.

M. GALLIHER : L'honorable député a mis le représentant de Humboldt (M. Adamson) au défi d'affirmer que ces personnes ne sont pas des colons.

M. BRISTOL : N'est-il pas en état de se défendre lui-même ? L'honorable député affirme qu'il n'y a pas de colons véritables à cet endroit. L'honorable député de la Colombie-Anglaise dit-il qu'il n'y en a pas ?

M. ADAMSON : J'ai voulu faire comprendre qu'un cultivateur ne pourait pas gagner sa vie en exploitant 160 acres de terre dans cette région, mais j'admets volontiers que certaines personnes puissent désirer obtenir

des établissements de famille ici et là. Elles s'établiraient au bord de l'eau afin de tirer parti des concessions hydrauliques et d'avoir la haute main sur toutes les terres de l'intérieur, y élèveraient leurs bestiaux, sans payer de loyer ni de taxes, mais ce ne seraient pas des agriculteurs, dans l'acception ordinaire du mot.

M. BRISTOL : Je laisse au public le soin de juger si ces signataires, qui sont peut-être aujourd'hui domiciliés à Big-Bow, disent vrai lorsqu'ils affirment que :

C'est une injustice envers les colons établis et envers ceux qui ont l'intention de s'établir, ainsi qu'un préjudice à cette partie du pays, vu qu'il a été démontré d'une manière irréfutable que nous pouvons récolter d'aussi belles moissons ici que dans toute autre partie de l'Alberta, ce dont vous auriez la preuve en envoyant quelqu'un d'honnête pour faire une enquête.

Un peu plus loin, j'examinerai cette question sous une autre face.

Qu'a fait ce cabinet composé d'hommes entendus en affaires ? Le 26 mai 1902, il a reçu une demande signée H. P. Brown, par J. D. M. A-t-il pris une décision immédiate? Non, neuf mois s'écoulèrent avant que ce département merveilleusement expéditif fît la moindre démarche. Nous trouvons ensuite une lettre en date du 16 janvier 1903, adressée par M. Keyes à l'agent des terres du Pacifique-Canadien pour lui demander si la compagnie renoncerait à son privilège concernant certains terrains situés à cet endroit, attendu que M. Brown désirait les louer. On laisse l'affaire en suspens pendant neuf mois, puis, en janvier, on écrit au Pacifique-Canadien et, le 26 de ce mois, on affiche un avis public annonçant que la demande sera accordée, si aucun protêt contre l'affermage de ces terres n'est reçu à Ottawa le 26 mars suivant, ou avant.

Bien que ce point ait peu d'importance, je vous ferai observer que les propriétaires de ranches, là-bas, désiraient naturellement obtenir plus d'espace pour l'élevage de leurs bestiaux, ainsi qu'on nous l'a expliqué cet après-midi. Or, un avis daté d'Ottawa le 26 février 1903, est transmis au lac Grassy, où il doit être affiché. Il est adressé, ce jour-là, au receveur de la poste qui, en hiver, ne pouvait pas le recevoir avant huit ou dix jours, car les routes ne sont jamais en très bon état dans cette saison de l'année. Celui qui aurait désiré déposer un protêt aurait dû le faire non pas dans les trente jours à compter de l'affichage de l'avis, mais dans un délai de trente jours à compter de la date de l'avis préparé à Ottawa. Je vous le demande, quelle chance un propriétaire de ranches vivant là-bas loin du bureau de poste avait-il de déposer un protêt contre l'affermage de ces terrains? Quelle chance les colons ou les autres intéressés avaient-ils de protester après l'affichage de cet avis au lac Grassy. Dans cette région distante, l'avis n'était que de 10 jours, pour bien dire. Pourtant, le Gouvernement, après avoir temporisé pendant neuf mois, se montra si empressé de bâcler l'affaire dans l'intérêt de M. H. P. Brown, dit McGregor, qu'une fois en branle, il obtint le rapport du ministre le 16 mars 1903, et rendit le décret en conseil le 23 du même mois, trois jours avant l'expiration du délai. Il ne voulut même pas laisser aux propriétaires de ranches et aux colons ce court délai pour protester, s'ils le désiraient.

Sur présentation d'un rapport du ministre de l'Intérieur, daté du 16 mars 1903, exposant que M. H. P. Brown, de Great-Forks, Montana, a demandé l'affermage, etc., le ministre recommande qu'un bail soit consenti en faveur du requérant, en conformité des dispositions des règlements.

Ce décret porte la date du 23 mars 1903. Je dois dire qu'au nombre des documents se trouve le protêt d'une nommé Duncan Duff, propriétaire de ranches, par l'entremise de ses avocats, contre l'affermage du township 12 du rang 12. J'ignore si on a tenu compte de ce protêt. Le protestataire dit qu'il n'a appris la nouvelle que par hasard. Je le conçois facilement, vu l'avis singulier donné par cette administration pratique.

Le 23 avril, il y a cet étrange document: la lettre du secrétaire à l'agent des terres fédérales dans laquelle on lit:

Monsieur,—Au sujet de la demande de M. H. P. Brown, de Great-Falls, Montana, concernant l'affermage comme terrain à pâturages des townships 12, 13, 14, rang 13, et des townships 12 et 13, rang 12, à l'ouest du 4e méridien, je dois vous dire que M. Brown a ajouté à sa demande le township 13 et cette partie du township 14 qui est située au sud de la rivière de l'Arc, dans le rang 14 à l'ouest du 4e méridien et que l'affermage de tous ces terrains a été autorisé sans exiger qu'aucun d'eux puisse être l'objet d'une inscription de homestead pendant la durée du bail.

Cette lettre fut écrite le 23 mars, mais quand Brown a-t-il demandé d'ajouter ces townships à ceux qu'il désirait louer auparavant? Quelle influence a été assez puissante pour les faire ajouter sans qu'on puisse trouver un seul document dans les archives? Je serais curieux de savoir par quelles menées ténébreuses tout cela s'est accompli. Assurément, lorsqu'il s'agissait du domaine public, il doit y avoir eu une demande régulière de la part de Brown ou d'un agent responsable, s'il désirait ajouter deux autres townships aux concessions étendues de terrains à pâturages qu'il avait déjà sollicitées. Pourtant, le rapport n'en fait aucune mention et le mystère plane toujours sur cette transaction.

Un document plein d'intérêt que je découvre ensuite dans ce rapport est une lettre du 12 juin 1903, annonçant à M. Brown, Great-Falls, que :

La superficie des terres mentionnées est de 60,381 acres et, contre remise faite ici, dans un délai de 30 jours, de la somme de $603.81,

en paiement du loyer de ces terres pendant un semestre, un bail sera consenti en votre faveur.

Or, ce sont ces terrains qu'avait retenus du mois de mai 1902, au mois de juin 1903, le département qui se targue de son mermeilleux empressement à expédier les affaires, avant de consentir à les affermer. Est-ce parce que M. Brown n'avait pas hâte d'obtenir son bail? Désirait-il que le Gouvernement temporisât le plus longtemps possible afin de jouir du terrain sans payer un loyer et d'avoir plus de temps pour offrir en vente ses privilèges à tous venants ? Est-ce là la cause de ce délai d'un an? Ce n'était pas agir en hommes d'affaires, certes. Ce n'était pas gérer la chose publique d'un manière expéditive. Pourtant, ce département si pratique que dirigeait l'exministre de l'Intérieur, prit un an avant de consentir un bail ou avant d'être prêt à le faire ! Mais, M. Brown n'était pas pressé, ainsi qu'on l'a fait observer. Le 27 juillet 1903, nouvelle lettre ainsi conçue :

Si le montant du loyer, soit $603.81, n'est pas reçu ici dans un délai de 30 jours de cette date, il sera entendu que vous ne désirez pas affermer ces terrains.

Le 27 août 1903, si M. Brown ne répondait pas à cette lettre, le département devait naturellement conclure que sa demande, quelle qu'elle fût, était mise de côté, que M. Brown s'en désistait et que ces terrains rentraient dans le domaine public pour être concédées de la même manière que les autres terres fédérales. Après le 27 août 1903, ni M. Brown, ni qui que ce soit, sauf les habitants de ce pays, ne réclamèrent ces terres. Du 27 mai 1902, au mois de juin de l'année suivante, M. Brown se réserva ces terrains, sans qu'il lui en coûtât rien.

Le Gouvernement exigea le loyer à compter du 12 juillet 1903. Il lui donna toutes les chances de payer son loyer, s'il désirait prendre les terrains à bail. Quant à M. Brown lui-même ou à ses ayants-droit, il est incontestable qu'ils avaient encouru la déchéance de leurs droits, abstraction faite de la faculté qu'avait le ministre de rentrer en possession des terres lorsque le loyer devint exigible.

Cependant, au mois de septembre 1903, M. Brown, sans tenir compte de la déchéance de ses droits, signa en faveur d'une compagnie qui n'avait pas d'existence légale une soi-disant cession d'un bail qui n'avait jamais été rédigé ! Qu'est-ce que M. Brown avait le droit de céder? En droit, absolument rien. Le ministre de l'Intérieur pouvait disposer de ces terres comme d'une partie du domicile public, et je soutiens que c'est ce qu'il aurait dû faire sans tenir compte de ce qui avait pu se passer depuis le 27 août 1903.

Le représentant de Humbolt connaissait les règlements concernant les baux de pâturages. Il possède des bestiaux et a déjà loué des pacages. Il sait qu'en septembre, lorsqu'il a obtenu de M. Brown cession d'un bail imaginaire, celui-ci n'avait rien à céder. M. Brown n'avait pas affaire à un étranger où à un homme ignorant des usages de l'Ouest. Par conséquent, l'honorable député, en devenant cessionnaire de M. Brown, savait qu'il prenait à ses charges les obligations du cédant. Transmit-il son chèque au département pour acquitter le loyer? Non; ni vu ni connu. Il a ses rapports intimes avec M. Turriff, le commissaire des terres, son beau-frère, dit-il. Certes, ils auraient pu s'entendre sur ce sujet important. Mais, du mois de septembre 1903, date de la cession du bail, jusqu'au 15 juillet 1905, le député de Humbolt ne souffle pas mot. Il sait pourtant que, cessionnaire du bail de M. Brown, qui stipule le paiement d'un loyer semestriel de $603.81, son devoir est d'acquitter sa dette. Loin de là, il se croise les bras jusqu'au moment où, ainsi que je l'établirai plus tard, il est obligé de choisir, de deux choses l'une.

En présence des révélations de ce rapport et les aveux du représentant de Humbolt, la lecture du décret rendu en conseil le 24 décembre 1903, offre beaucoup d'attraits. Ce décret, qui, d'après le député de la division Saint-Antoine, est celui qui renferme les trois noms fameux de McGregor, Hitchcock et Brown, expose, entre autres choses, qu'à l'époque ou les décrets précédents furent rendus "tous les terrains mentionnés en iceux n'étaient pas disponibles et, conséquemment, les baux n'ont pas été délivrés." Comment cela peut-il être vrai dans le cas de Brown ? En effet, sept mois auparavant, en juin 1903, et six mois plus tôt, en juillet, le département a déclaré qu'il était prêt à livrer les baux dès qu'il recevrait le loyer du semestre. Cette assertion était-elle vraie ou fausse ? Si elle était vraie, le décrét en conseil est mensonger, car les terres demandées par M. Brown étaient disponibles depuis le mois de janvier 1903, ce que démontre ce rapport.

Le décret dit ensuite : "lesdites personnes sont entrées, depuis, en possession des terrains décrits dans ces décrets en conseil". Le représentant de Humbolt déclare qu'il ne les occupait pas en 1904, année pendant laquelle le département n'a pas pu trouver M. Brown mais a marchandé avec d'autres personnes. Je prétends que cela ne fait absolument rien à l'affaire.

Les marchandages de l'honorable député avec les propriétaires de ranches du voisinage ne nous concernent pas. Mais, il n'en est pas moins vrai que, occupant ces terrains, il n'en payait pas le loyer et qu'il n'a pas demandé la remise du bail, s'il y avait droit. Soit qu'il fût entré en possession ou non, puisqu'il écartait les autres éleveurs de ces terrains et qu'il empêchait les colons d'y établir des homesteads, il ne pouvait pas se plaindre de l'application des règlements ayant trait au paiement du loyer.

Puis, le nouveau décret en conseil du mois de décembre 1903, fut rendu et, à cette date, au lieu d'écrire à M. Brown qu'il obtiendrait un bail s'il payait le loyer, le département dressa le bail en double et l'adressa à M. Brown dans l'espérance, j'imagine, que la vue de ce document le ferait sortir de sa cachette. Qu'est devenu ce mystérieux document ? Nous ignorons s'il est entre les mains du député de Humboldt ou s'il est enfoui dans les montagnes du Montana. Mais, vous avez entendu parler des diverses lettres de menaces du 14 janvier 1904, du 13 avril et du 26 mai, de la même année. Le département, découragé, attendit jusqu'au 7 janvier 1905, date à laquelle il écrivit :

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous avertir que le loyer du ranche n° 2422 est exigible depuis le 1er décembre 1903, et que le montant total de votre dette s'élève présentement à $1,270.62. Veuillez payer cette somme le plus tôt possible.

Vient ensuite l'avis d'un employé du département, M. J. W. Martin, agent des terres fédérales, qui démontre pourquoi le silence fut rompu. L'honorable député ne pouvait plus occuper ces terrains, sans acquitter le loyer, car cette lettre du 15 mars 1905, disait.

Monsieur,—Je reçois des demandes d'inscription de homesteads affectant le quart nord-est des sections 36, 13, 14, à l'ouest du 4e méridien et le quart sud-ouest des sections 32, 13, 14, à l'ouest du 4e méridien, qui sont compris dans le ranche n° 2422. Vu que le loyer de ce ranche n'a pas été payé et que le bail n'est pas encore signé, y a-t-il autre chose à faire ?

Ce que je veux démontrer au député de Humboldt (M. Adamson) et signaler à tous les membres de cette Chambre c'est que, d'après la déclaration de M. J. W. Martin, agent des terres fédérales, déclaration consignée dans les documents officiels, il est établi que le 15 mars 1905, des colons de bonne foi avaient sollicité des inscriptions de homesteads comprenant presque tous les terrains décrits dans ce bail. Ce qui n'empêche pas l'honorable député d'avoir l'audace d'affirmer que nul colon ne pouvait gagner sa vie sur ces terres. Ma foi, il vaut mieux laisser aux propriétaires de homesteads et aux colons canadiens le choix de l'endroit où ils s'établiront en vue d'améliorer leur sort que de s'en rapporter à celui qui a soustrait ces terrains à l'occupation et n'a jamais payé un seul dollar de loyer.

L'honorable député est apparemment animé du désir de se donner pour bienfaiteur public. Il viendra nous dire, j'imagine, qu'en réservant ces terres, son dessein était d'en éloigner les colons mal inspirés qui les auraient convoitées. Il dira sans doute aux gens : Remerciez-moi donc de vous avoir tenus à l'écart car, si vous vous étiez fixés à cet endroit, vous auriez crevé de faim.

Afin de démontrer avec quel soin jaloux ces terrains étaient réservés, je citerai la lettre suivante que le ministre écrivait le 8 avril 1905 :

Je dois dire que les terres comprises dans ce pâturage ne peuvent pas faire l'objet d'une inscription de homestead et que, par conséquent, il ne faut pas accorder les inscriptions sollicitées.

On aurait cru qu'après avoir reçu une lettre d'un agent des terres fédérales dans l'Ouest, le département, apprenant que des colons sérieux désiraient s'établir sur ces terres, tiendrait une enquête. On se serait imaginé que le ministre aurait dit : Ce nommé Brown n'a pas donné signe de vie, et nous ne sommes point tenus de lui consentir un bail. Pourquoi donc ne permettrions-nous pas aux colons d'occuper ces terres ? Vous auriez pensé que le ministre aurait songé tout d'abord à protéger les véritables propriétaires de homestead. Ce dossier prouve que le Gouvernement n'a pas fait la moindre démarche, et qu'il s'est contenté de dire aux futurs colons que ces terrains avaient été soustraits à l'occupation. Il leur a donné cette réponse, bien qu'il n'y eût pas de bail, que le loyer n'eût pas été payé et que cette propriété fût sequestrée depuis près ans. Et c'est ce qu'on appelle un "gouvernement pratique" ! Après la demande de renseignement de l'agent des terres fédérales dans l'Ouest, après la déclaration que des colons se proposaient de s'établir à cet endroit, et après la réception d'un protêt au département, le 17 juillet 1905, le représentant de Humbolt écrivit cette lettre :

Messieurs,—J'inclus sous ce pli un acte de de transport consenti par M. Henry P. Brown en faveur de la compagnie d'élevage de chevaux et de bêtes à cornes de Galway (à responsabilité limitée), ainsi qu'un chèque de $650, montant approximatif du loyer d'un semestre à compter du 1er du courant.

Votre dévoué,
(Signé) A. J. ADAMSON.

Or, si l'honorable député possédait quelque chose, c'était le droit à un bail qui devait stipuler que le loyer serait payable depuis le 12 juillet 1903. La cession avait eu lieu au mois de septembre de cette année-là. Elle ne pouvait lui conférer aucun droit découlant du décret en conseil subséquent de décembre 1903. S'il voulait se soustraire au paiement de tout le loyer exigible depuis le 12 juillet 1903, plaider indigence auprès du ministre, démontrer qu'on devait lui faire remise d'une partie de la somme, pourquoi n'a-t-il pas, en transmettant ce chèque de $650, exposé les raisons qui devaient le faire juger suffisant ? Il n'en fait rien ; il transmet simplement le chèque, "montant approximatif", dit-il, "du loyer d'un semestre à compter du 1er du courant." Je prétends que l'honorable député, qui était membre du Parlement et mandataire d'une compagnie de trois personnes dont il était le président, a ouvert la porte

aux soupçons en écrivant cela dans les circonstances. En effet, c'est un éleveur et il savait qu'en devenant cessionnaire d'un droit à un bail exigeant le paiement d'un loyer à compter du mois de juillet, pour donner le bon exemple au public, lui, membre du Parlement, il devait envoyer un chèque pour tout le loyer. Celui-ci était payable d'avance ; par conséquent, l'honorable député était tenu de verser le loyer de deux années et demi, soit une somme de $3,000.

C'est ce qu'il aurait dû faire. Assurément, c'est ce qu'aurait fait un étranger. Quelqu'un croit-il qu'on aurait permis à un étranger d'envoyer un chèque de $650 lorsqu'il était dû $3,000, sans expliquer pourquoi il ne transmettait pas les autres $2,350 alors exigibles ?

C'est ici qu'intervient la prétendue cession faite par M. Brown. Ainsi que je l'ai signalé auparavant, ces colons avaient protesté. Qu'on remarque avec quelle promptitude on peut faire agir le département à un moment donné. Le 22 juillet, M. Ryley présente un rapport à M. Corry et, le 28, le ministre fait son rapport à M. Ryley. J'appelle l'attention de la Chambre sur ce rapport de M. Ryley à M. Cory, en date du 22 juillet, qui est ainsi conçu :

M. Cory,—Au mois de mars 1903, fut rendu un décret en conseil autorisant l'affermage à M. H. P. Brown, de Great-Falls (Montana), de certaines terres fédérales. Un décret du 24 décembre 1903, mentionnait le décret du 23 mars de la même année et déclarait qu'à la date où il avait rendu toutes les terres qu'il décrivait n'étaient pas disponibles et que, conséquemment, le bail n'avait pas été consenti et que le règlement concernant les baux avait été suspendu par un décret en conseil du 1er septembre 1903 et que l'affermage avait été recommandé.

Je m'arrête ici afin de signaler deux ou trois faits. D'abord, après le décret en conseil du mois de mars 1903, M. Brown avait été averti qu'il recevrait son bail dès qu'il paierait $603. En deuxième lieu, au mois de juillet 1903, il fut averti que, s'il ne versait pas les $603 dans un délai de trente jours, le département considérerait qu'il ne désirait pas affermer les pâturages. Ce sont là deux faits essentiels dont le ministre devait avoir connaissance pour prendre une décision. Cependant, ce rapport ne les mentionne pas. C'est alors que fut rendu le fameux décret en conseil de décembre 1903. Ici encore, je ferai observer que les propos tenus à M. Brown dans les lettres que j'ai citées démontrent que ces terres étaient complètement disponibles. Si ce fonctionnaire avait examiné le dossier, comme il a fallu l'examiner pour presser le présent rapport, il se serait aperçu et il aurait notifié au ministre que les terres étaient disponibles, et il aurait été porté à se demander pourquoi le bail n'était pas transmis à M. Brown à cette époque.

Je poursuis la citation :

M. BRISTOL.

Un bail a été préparé et transmis à M. Brown pour recevoir sa signature, le 14 février 1904...

C'est la deuxième tentative dans le but de communiquer avec M. Brown.

...et il fut averti qu'il aurait à transmettre le loyer du semestre en retournant le bail. N'ayant pas renvoyé le bail, M. Brown reçut de nouveau le même avertissement le 26 mai 1904, et on lui fit observer que le loyer était exigible depuis le 1er décembre 1903. Toutefois, M. Brown ne retourna jamais le bail au département et ne versa pas, non plus, le loyer. Le département a reçu un acte de transport par M. Brown à la compagnie d'élevage de chevaux et de bêtes à cornes de Galway, ainsi que le loyer d'un semestre, soit $650. Veuillez dire si, étant donné le rapport ci-dessus, le loyer doit être exigé à compter du 1er décembre 1903, comme le dit la lettre du département à M. Brown en date du 26 mai 1904, ou si le département doit accepter le loyer d'un semestre à compter de la date de sa réception. Dans le premier cas, la somme de $2,415 serait exigible. Veuillez dire aussi si le transport peut être enregistré moyennant le paiement ici de l'honoraire de $2.

Or, ce rapport ne signale pas au ministre que le transport a eu lieu avant le décret en conseil de décembre 1903, ni que M. Brown était était déchu de ses droits. Si le transport était valide, la déchéance remontait à trois ans, ou à deux ans et demi, au moins. Quoi qu'il en soit, le ministre écrit, le 28 juillet :

Monsieur Ryley,—Je crois qu'il y a lieu d'inférer du rapport annexé que le département se proposait d'accorder à M. H. P. Brown un bail avec privilège d'enclore, exempt de toute stipulation concernant son annulation après un avis de deux ans. Cela étant, je ne vois rien qui s'oppose à la remise du bail aux cessionnaires de M. Brown et à l'acceptation du loyer à dater du paiement du premier semestre au département, pourvu qu'on ajoute dans le bail une condition stipulant qu'il pourra être annulé après un avis de deux ans.

(Signé) FRANK OLIVER,
Ministre de l'Intérieur.

Je vous ferai observer, monsieur l'Orateur, que le rapport de M. Ryley à M. Cory, sur lequel le ministre a basé sa décision, mentionnait les décrets en conseil de mars 1903, et de décembre de la même année qui, tous deux, parlaient clairement d'un bail avec privilège d'enclore. Si le ministre a lu ce rapport, il a dû s'apercevoir de ce qu'on demandait. Par conséquent, il faut conclure qu'à ce moment-là le ministre usa de sa discrétion, ce qu'il avait le droit de faire une fois pour toutes, quant à ce que la compagnie d'élevage de Galway recevrait, s'il était d'avis de lui accorder quelque chose. Plus tard, au mois de février 1903, le représentant d'Assiniboïa-est (M. Turriff) appelle de nouveau son attention sur le décret en conseil de mars 1903, et même sur deux décrets. Or, si ces personnes avaient des droits à exercer grâce au transport fait en 1903, ce ne pouvait être que

ceux qui avaient été conférés par le décret en conseil du 3 mars 1903. Eh bien, pendant qu'elles adressaient cette demande au ministre elles avaient négligé de payer $3,000 représentant les cinq versements du 12 juillet 1903, du 12 janvier et du 12 juillet 1904, du 12 janvier et du 12 juillet 1905, prescrits par ce même décret en conseil.

Nous tombons ensuite sur une lettre du mois d'avril 1905, par laquelle un attaché du ministère apprenait au ministre qu'il y avait plusieurs demandes relatives à ces terres de la part de colons sérieux qui soutenaient qu'elles étaient propres à la culture, ainsi qu'un protêt reçu le 28 juin 1905, des colons déjà établis ou qui manifestaient l'intention de s'établir à cet endroit. Si le ministre était d'avis que les terres de l'Ouest étaient destinées aux véritables colons et si ceux-ci se croyaient en présence de terres arables, dans l'intérêt de la colonisation de cette région, le ministre aurait dû accorder un bail résiliable après un avis de deux ans. S'il l'eut fait, les avis du colon n'auraient pas eu de reproches à lui adresser.

Loin de là ! Le ministre a agi comme s'il n'était pas, en droit, le dépositaire, pour le compte du public, des sommes d'argent provenant du loyer de ce bail. Il semble s'être conduit comme si ces deniers lui appartenaient. Le ministre n'avait pas alors un seul rapport écrit lui offrant le moindre prétexte de faire cadeau, pour ainsi dire, de ces $2,400 à la compagnie d'élevage de chevaux et de bêtes à cornes de Galway. A mon sens, en sa qualité de dépositaire, il pouvait tout aussi bien délivrer aux locataires un bon sur le Trésor.

L'honorable ministre a peut-être cru que le principe en jeu n'avait pas d'importance parce que la somme était minime. Cependant, je ne crains pas de dire que, dans la vie privée, un particulier qui aurait un locataire qui lui devrait cinq termes de loyer s'élevant à $3,000 et ne lui remettrait que $650 sans offrir un mot d'explication, ne se croirait pas remboursé et ne remettrait pas une quittance pour la balance. Encore moins remettrait-il un bail avantageux au débiteur, si celui-ci n'avait aucun droit au moindre écrit. Pourtant, le ministre, dépositaire des deniers publics, a donné $2,400 en pur don au député de Humbolt et à la compagnie qu'il représentait, en les dispensant de payer la balance.

Outre le paiement du loyer, à quelles obligations le représentant de Humbolt s'est-il soustrait ? Aux termes du bail, il était obligé de mettre une tête de bétail par vingt acres de ces pâturages et de couvrir ainsi le tiers des terrains dans un délai de trois ans. Qu'est-ce à dire ? Cela signifie que, s'il avait obtenu son bail le 12 juillet 1903, et payé son loyer ce jour-là, ainsi qu'il était tenu de le faire, le 12 juillet 1906, il aurait dû avoir au moins mille têtes de bétail dans ces pâturages et avoir dépensé de $20,000 à $25,000. Grâce aux circonstances de cette affaire, il ne fut pas tenu de mettre une seule tête de bétail sur cette propriété avant le 1er août 1905 ; c'est-à-dire que, pendant plus de trois ans, il consacra ces précieux privilèges sans avoir un seul dollar de loyer à payer ni une seule tête de bétail à amener dans ces pâturages.

De plus, je prétends que le principe est faux, bien qu'il ne s'agisse pas en l'espèce d'un loyer de plusieurs milliers ou millions de dollars, comme dans le cas d'autres concessions accordées par l'Etat. La Chambre ne peut trouver dans ce rapport que le ministre ait eu raison ou droit de faire rien de ce qu'il a fait, soit de dispenser le député de Humbolt du paiement du loyer ou de l'obligation de conduire des bestiaux sur cette propriété, soit de lui affermer ces terres sur lesquelles des colons de bonne foi désiraient s'établir, après qu'il eut négligé ses versements pendant plus de deux ans.

Nous déclarons qu'il est contraire à l'intérêt public de tolérer de semblables opérations. Nous soutenons que les membres du Parlement, les ministres surtout, doivent choisir avec prudence les affaires auxquelles ils prennent part.

Cependant, ce bail résiliable ne contenta pas ces messieurs. Et, le 27 février 1906, le ministre de la Justice transmettait la note suivante à M. Campbell :

Examinez les stipulations du bail de M. Brown concernant la propriété voisine de celle de M. J. D. McGregor, au confluent des rivières de l'Arc et du Ventre. M. Turriff prétend qu'un bail avec privilège d'enclore devait être accordé, avant l'adoption des règlements d'octobre dernier. Renseignez-moi clairement sur ce point.

A cela, M. Campbell répond :

Ottawa, 2 mars 1906.

Mémoire :

En réponse à votre missive du 26 écoulé, j'ai l'honneur de vous soumettre un exemplaire d'un décret en conseil du 23 mars 1903, qui fait voir qu'on se proposait d'affermer les terrains demandés par M. H. P. Brown, sans stipuler le retrait de ces terres afin de les concéder comme homesteads ou de les vendre, sauf celles qui pouvaient être occupées à la tenue de l'affermage. Ce décret fut ratifié par un autre le 24 décembre 1903, afin que l'abrogation des règlements relatifs aux pâturages ne causât pas de préjudice au locataire. Le bail fut transmis mais ne fut jamais retourné pour recevoir la signature; c'est pour cette raison qu'il a fallu préparer un nouveau bail.

Ainsi ce mémoire du 2 mars 1906, présenté au ministre ne renferme pas un seul renseignement qu'il ne connaissait pas lorsqu'il s'occupa de cette affaire en premier lieu. Cependant, le ministre, obéissant à des motifs qui ne nous ont pas été dévoilés, a jugé à propos de modifier ce bail couvrant un territoire de 100 milles carrés, qui, j'ose le dire, dans l'intérêt des colons et des éleveurs, n'aurait jamais dû être consenti. D'un bail sans privilège d'en-

clore,' qui aurait permis la colonisation dans des conditions légitimes, il a fait un bail avec privilège d'enclore, ce qui a permis à un député de la droite et à la compagnie qu'il représente de l'offrr en vente à tous venants pendant quatre ans, après n'avoir versé que $650. Foulant aux pieds ses devoirs publics le ministre a permis à ce député d'obtenir par favoritisme et contrairement à l'intérêt des colons de bonne foi, ces pâturages sans payer les sommes que toute compagnie d'élevage ou tout particulier auraient été obligés de verser.

M. W. A. GALLIHER : A cette heure avancée, ce n'est pas mon dessein d'abuser de l'indulgence de la Chambre pour traiter ce sujet. Cependant, ayant habité dans le voisinage de cette propriété, en connaissant la qualité et étant renseigné sur la nature du pays environnant, je crois devoir apprendre à la Chambre ce que je pense de son exploitabilité par les cultivateurs ou les éleveurs. J'ai écouté avec un vif intérêt, même avec un certain plaisir le discours du représentant d'Alberta (M. Herron). S'il y a dans cette enceinte un homme qui soit en état de traiter de la question de l'élevage, c'est certainement lui. Je le connais depuis un grand nombre d'années. Il fut l'un des premiers éleveurs de la région du creek Pincher. Cependant, je dois lui dire que cette région, qu'il connaît à fond et beaucoup mieux que moi, est bien différente sous le rapport de la culture de celle dont il s'agit et que je connais beaucoup mieux que le représentant d'Alberta. De 1888 à 1896, dans l'étendue couverte par ce bail, il y eût probablement un ranche, celui de M. Duncan Duff. Je le connais personnellement et je sais qu'il était un colon véritable établi sur cette propriété. Il ne pût jamais réussir à y récolter du grain. Ce pays n'était pas propre à cette culture, et jusqu'ici, malgré les changements du climat et les années plus humides, il convient purement et simplement à l'élevage, si l'on excepte un quart de section arable ici et là, comme on en trouverait probablement dans toute zone étendue. Le pays ne convient pas aux colons. Lorsque les protestataires déclarent qu'ils sont colons ou se proposent de le devenir, ils n'attachent pas à ce mot le même sens que nous, à savoir : des gens qui se livrent à la culture du sol. Dans ce cas, ce mot ne se rapporte ni plus ni moins qu'à l'établissement d'un petit pacage autour de l'habitation, afin de permettre au propriétaire d'élever ses bestiaux sur le domaine public voisin. C'est le sens qu'on attache le plus souvent au mot colon. Je dois dire que c'est celui qu'il faut y attacher quant à tous ceux qui ont été mentionnés, bien que, je le répète, il puisse y avoir de rares quarts de sections plus ou moins propres à la culture. On comprend facilement pourquoi ces pauvres hères n'aiment pas les baux de pâturages considérables. En effet, lorsque les terrains sont affermés à une compagnie qui y amène de nombreux bestiaux, ils ne peuvent plus faire paître les leurs sur le domaine public.

C'est là la source de la plupart des récriminations. Souvent, lorsque quelqu'un demandait un bail, des individus allaient à dessein se fixer temporairement à l'endroit le plus convoité—parfois près d'une source qui aurait servi à abreuver les bestiaux ou au bord de l'eau—afin d'avoir à leur merci le locataire du pâturage, bien qu'ils n'eussent pas l'intention de devenir des colons de bonne foi dans ce milieu.

La ligne de démarcation entre l'élevage et la culture dans cette région de l'Alberta s'efforce de plus en plus chaque année. Nous avons entendu le député d'Alberta nous raconte les usages des premiers jours lorsque lui et d'autres se rendirent là-bas. Il s'est plaint qu'à cette époque les règlements ne protégeraient pas suffisamment les éleveurs qui furent les pionniers de cette partie du qui furent les pioniers de cette partie du pays. Les règlements furent insuffisants dès que de petits éleveurs ou cultivateurs s'établirent dans le voisinage.

Je considère que l'élevage est une industrie d'une extrême importance dans l'Alberta. Pour l'élevage, l'Alberta est au premier rang des provinces du Canada et du continent. Depuis quelques années surtout, certaines parties de cette province se prêtent mieux à la culture qu'autrefois, non par suite d'un changement dans la qualité du sol mais grâce à une température plus humide. Le député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) l'a dit, chez nous, les années humides et les années de sécheresse se succèdent par cycles. J'ai moi-même, vu des colons se fixer sur des terres dans les environs de Dunmore, ériger leurs étroites habitations, puis être obligés de s'éloigner parce que ni le climat ni le sol ne convenaient à la culture.

Cette propriété est située à 10 ou 12 milles au nord du lac Grassy, à mi-chemin entre Lethbridge et Medicine-Hat et presque au confluent des rivières de l'Arc et du Ventre. Ce pays est un plateau élevé, et en arrière de la rivière à l'Arc il y a de grandes coulées ou ravins à bords escarpés qui descendent jusqu'à la rivière. C'est essentiellement un terrain à pâturages. L'industrie de l'élevage dans la province de l'Alberta est de grande importance, et l'on devrait accorder quelque protection, une certitude de permanence à ceux qui engagent de grands capitaux dans l'élevage dans des ranches. A mon avis, le département devrait faire une sélection soignée des terres qui sont purement et simplement des terrains à pâturage, et les réserver pour cet objet. J'irais plus loin que le ministre de l'Intérieur n'est disposé à aller concernant ces concessions ; je donnerais un encouragement aux éleveurs en leur accordant des concessions avec privilège d'enclore les terrains, qui

seraient désignés comme terrains à pâturage exclusivement. Si l'on faisait cela, les éleveurs auraient plus de certitude de permanence et seraient plus encouragés à mettre des capitaux dans cette industrie.

Par cette résolution on nous demande de condamner le Gouvernement pour trois raisons. On nous demande d'abord de le condamner pour avoir accordé des concessions avec privilège d'enclore, et sur ce point j'ai déjà dit ce que je pensais. On nous demande ensuite de condamner le Gouvernement pour avoir retardé d'émettre le décret, et avoir tenu cette demande en réserve pendant un temps aussi long. Personne dans cette discussion n'a montré que d'autres avaient fait la demande de ces terrains à pâturages ; mais je sais que sous le régime conservateur comme sous le régime actuel il y a eu des délais, les négociations ont quelquefois duré très longtemps, le département a écrit souvent des lettres disant que si la personne qui demandait les terrains ne faisait pas les paiements dans un temps fixé la demande serait repoussée ; et cependant après cela, si aucune autre personne ne se présentait pour demander ces terres, nous voyons que le département était généralement disposé à accorder les concessions à des conditions raisonnables. Telle était la coutume avant 1896 et telle a été la pratique depuis.

Le département a le devoir d'offrir ces terrains en vente, et l'intérêt de l'Etat est de les concéder à l'exploitation au lieu de les laisser improductifs.

Règle générale, le département n'insiste pas très sévèrement sur les détails lorsque d'autres ne demandent pas les mêmes terres. Il est vrai que le département a écrit à M. Brown après le premier décret lui demandant de payer son loyer et d'exécuter les conditions du bail. Mais le département n'avait pas encore révoqué le décret du conseil, et il pouvait refuser ou accorder la demande de M. Brown, même après la négligence de ce dernier de répondre aux lettres et de signer la copie du bail qui lui avait été envoyée. Puis, lorsque le ministre actuel de l'Intérieur, conformément aux règlements qu'ils avaient adoptés, fit préparer un bail portant la condition d'annulation après deux ans d'avis, on fit remarquer que ce règlement n'était pas en vigueur lorsque ce bail avait été consenti, et que le premier décret du conseil ordonnait un bail avec privilège d'enclore. Les intéressés prétendirent qu'ils avaient droit aux conditions existantes lorsque le décret du conseil a été adopté. En face de cette prétention et vu surtout que le bail avait été transféré à une deuxième personne, je crois que le ministre de l'Intérieur était obligé en toute justice de consentir aux conditions auxquelles les locataires avaient droit en vertu du premier décret.

L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) a dit que l'honorable député de Humbolt (M. Adamson) n'avait pas du tout réfuté les déclarations faites par l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames). J'ai suivi leur discussion très attentivement. Je constate d'abord que l'on a accusé l'honorable député de Humbolt (M. Adamson) de n'être pas un éleveur de bestiaux, de n'être pas un propriétaire de ranches, de ne pas faire le commerce de bestiaux, et d'avoir tout simplement accepté le bail pour le revendre avec profit. Cette accusation n'a-t-elle pas été réfutée catégoriquement ? L'honorable député n'a-t-il pas prouvé de manière à satisfaire tous les honorables membres de cette Chambre qu'il avait réellement fait le commerce des bestiaux pendant plusieurs années, que lorsque les colons envahirent les terrains sur lesquels il élevait ses bestiaux et ses chevaux, il fut obligé de chercher de nouvelles terres à pâturage pour y mettre ses bestiaux et continuer son industrie. Cette accusation a été indubitablement réfutée, et je ne crois pas qu'aucun député doute de la parole de l'honorable député de Humbolt (M. Adamson) à ce sujet.

M. R. L. BORDEN : Combien de têtes de bétail l'honorable député de Humbolt (M. Adamson) avait-il sur ces 60,000 acres?

M. GALLIHER : Je ne saurais dire.

M. R. L. BORDEN : En a-t-il jamais eu?

M. GALLIHER : Je ne puis répondre à mon honorable ami sur ce point. Non, je ne sais pas s'il en a eu. Il a dit qu'il avait commencé des démarches pour obtenir cette concession dans l'intention véritable de mettre sur ces terres tous les bestiaux et les chevaux qu'il avait achetés du ranche Saunders à Maple-Creek. Il a dit que des circonstances indépendantes de sa volonté—je ne sais pas de quelles circonstances il voulait parler ; il n'a pas jugé à propos de nous le dire et je ne les mentionnerai pas—circonstances que personne parmi nous ne pouvait modifier, l'ont forcé à changer ces plans, et il a ensuite cherché à vendre son ranche comme n'importe qui d'aurait fait. A l'époque où il a ouvert des négociations pour l'obtention de cette concession il n'était pas membre de cette Chambre, et même s'il l'avait été, du moment que les négociations étaient faites avec une trosième personne, qu'il ne négociait pas lui-même avec le département, et qu'il n'exerçait pas d'influence sur lui, mais prenait les mêmes risques qu'un étranger, je dis que même s'il avait été à cette époque membre de la Chambre, je ne l'aurais pas blâmé. Voilà ma prétention et je ferais la même chose. Mais il n'était pas membre de la Chambre à cette époque. Il avait parfaitement le droit de faire ces démarches ; il avait parfaitement le droit de venir à Ottawa et de faire jouer toutes les influences possibles, comme individu, pour obtenir du Gouvernement cette concession ou tout autre privilège, et tant que le Gouvernement ne

les lui accordait que comme représentant des personnes qui y avaient droit en vertu d'une première demande, sans faire de distinction entre M. Adamson, simple individu, ou Allen Adamson, député, il n'y a aucune faute; du moment qu'il n'y a rien de louche dans la transaction, on ne peut pas critiquer parce que M. Adamson y a pris part.

Je crois que la justification que M. Adamson a tentée ici ce soir de sa conduite doit être acceptée par tout membre de cette Chambre comme une explication franche et honnête. C'est l'opinion qui m'en est restée, et pour ma part je ne voudrais pas blâmer le département ou le Gouvernement d'avoir accordé cette concession à la Galway Horse and Cattle Company, dont M. Adamson était le président, simplement parce que l'époque où la concession a été accordée il pouvait être membre de la Chambre, bien qu'il eût entamé les négociations avant d'être député. J'ai raconté ce que je connaissais de ces terrains. Etant au courant des conditions du pays, j'ai voulu ajouter des renseignements à ceux qui avaient déjà été donnés au sujet de la nature de ces terrains et de leur adaptation à l'agriculture ou à l'élevage.

D'après la connaissance que j'ai de cette partie du pays, je n'ai aucune hésitation à affirmer expressément, qu'à l'exception peut-être d'un quart de section ici et là dans cette étendue de terrains, comme vous en trouverez dans toute grande étendue de pays qui pourrait convenir jusqu'à un certain point pour des fins agricoles, tout le reste consiste purement et simplement en terres à pâturages.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle) : L'honorable député qui vient de parler et l'honorable député d'Assiniboïa-est qui l'a précédé, ont limité leurs remarques presque entièrement à la question des règlements de ranches, qui n'avaient que très peu de rapport à la question qui a été soulevée devant cette Chambre par l'honorable député d'Alberta (M. Herron). Je ne veux répondre qu'à un point de l'argumentation que nous avons eue. Le dernier orateur a mentionné M. Duncan Duff comme étant un propriétaire de ranche dans le district dans lequel cette concession avec privilège d'enclore a été accordée. Je ferai remarquer que dans les documents déposés devant cette Chambre on voit que M. Duncan Duff a protesté contre l'octroi de cette concession en disant qu'il était déjà en possession du terrain, qu'il y avait dépensé beaucoup d'argent et qu'il avait lui-même demandé une concession dans ce voisinage.

M. GALLIHER : J'ai omis de dire que j'avais posé la question au département, et je crois que l'on m'a répondu que les droits de M. Duncan Duff avaient été protégés, de même que les droits des colons établis sur les terrains à pâturage le sont lors de l'octroi des concessions.



M. LAKE.. M. Duncan Duff avait acheté deux lots de terre, un du Gouvernement, et l'autre de la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Il a conséquemment conservé la possession de ces deux lots de terre. Je ne vois pas comment on aurait pu facilement lui enlever ces terres, mais il y avait quelque temps qu'il avait fait la demande d'une certaine étendue de terres à pâturages dans ces districts, et il protesta directement contre la demande de Brown. Il s'opposa à ce qu'elle fût accordée en violation de ses droits, mais son opposition fut apparamment traitée avec mépris et indifférence par le département, parce que l'on n'en a fait aucun cas. Nous venons d'entendre dire que l'explication donnée par l'honorable député de Humbolt (M. Adamson) est tout à fait satisfaisante. On me permettra d'ajouter quelques détails à cette explication.

L'honorable député de Humbolt (M. Adamson) a dit qu'à l'époque où il a demandé la concession de ces terrains, il possédait un certain nombre de bestiaux, comme toute autre personne au Nord-Ouest peut en posséder. Cela ne signifie pas nécessairement que le député de Humbolt fût un éleveur. Dans le commerce qu'il faisait, comme dans tout autre commerce et dans le cours ordinaires des choses, une personne peut posséder un nombre considérable de bestiaux, mais cela ne signifie pas qu'il soit réellement un éleveur. Il appert qu'au bout d'un certain temps, il couvoita une certaine partie de ce district pour y faire paître ses chevaux et ses bestiaux. Je ne prétends pas qu'il n'agissait pas de bonne foi en cherchant à avoir ces terrains. L'explication qu'il nous a donnée montre de sa part beaucoup d'avidité. Il demandait 60,000 acres. L'honorable député de Humbolt nous dit que la raison pour laquelle il n'a pas accepté et signé le bail à cette époque est qu'il n'était pas en état d'acheter un terrain qui touchait à sa concession.

M. ADAMSON : Si l'honorable député me le permet, j'aurais une rectification à faire. Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que c'était parce que la concession de Brown devenait inutile sans l'acquisition d'un autre terrain.

M. LAKE : Le terrain loué par M. Brown, ainsi que l'honorable député de Humbolt l'explique, était borné à l'ouest et au nord par la rivière de l'Arc, et il semble très curieux qu'on ait demandé une concession qui ne pouvait servir à rien. Ce que l'honorable député de Humbolt voulait, c'était d'avoir une autre rivière comme borne au sud, ce qui laissait une seule ligne de division sur une terre de 20 milles de longueur. Tous les autres côtés de sa concession étaient bornés par la rivière, et parce qu'il ne pouvait pas acheter le terrain voisin du sien, il laissa tomber l'affaire. S'il avait pu l'acheter, cela lui aurait fait environ 50 milles carrés à ajouter aux 100 milles

qu'il possédait déjà, ce qui montre que l'honorable député de Humbolt avait de très grandes aspirations. Mais le point principal, après que l'honorable député de Humbolt eut, ainsi qu'il nous le dit, décidé d'abandonner l'élevage, est qu'il n'en persistait pas moins à demander au département de l'Intérieur un bail irrévocable avec privilège d'enclore. Après avoir accepté un bail qui était révocable, il paraît avoir trouvé un avocat pour défendre sa cause dans la personne de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff), qui s'adresse au département et en obtient une concession de vingt et un ans. Il y a une très grande différence entre les deux concessions. L'honorable député d'Assiniboïa-est dit qu'il n'y en a pas beaucoup. Dans le cas qui nous occupe il y a une différence de 20,000 dollars avec la somme, quelle qu'elle soit, qui a été payée par celui qui a acheté la concession en dernier lieu. L'honorable député de Humbolt ne nous a pas dit quelle était la somme exacte.

M. ADAMSON : Non, et je ne me propose pas de le dire à l'honorable député. C'est lui qui entreprend de le dire. Ce n'était pas $20,000 ; il s'en fallait de beaucoup.

M. LAKE : Il semble y avoir une différence d'opinion au sujet du chiffre.

M. ADAMSON : Il n'y a pas de différence d'opinion ; il y a une différence de fait.

M. LAKE : L'honorable député de Humbolt ne dit pas à la Chambre le chiffre de la somme qu'il a reçue pour cette concession..

M. ADAMSON : C'est l'honorable député de Qu'Appelle qui l'apprend à la Chambre.

M. LAKE : Je n'ai rien dit de la sorte. L'honorable député de Humbolt ne niera pas qu'il a reçu une bonne somme d'argent pour cette concession, du moment qu'il en a obtenu un bail irrévocable avec privilège d'enclore et qu'à cette époque il ne se proposait pas de faire de l'élevage. Il a simplement obtenu le bail et dans l'espace de trois jours ou une semaine après sa signature il l'a transporté à une personne qui lui a donné une forte somme en retour. C'est là un des points saillants de l'opération, que nous ne devons pas perdre de vue. L'honorable député nous dit qu'il n'a demandé de faveur à aucun ministre ni au département, mais il avait apparemment quelqu'un qui demandait ces faveurs pour lui. Un autre point saillant est qu'en vertu d'une entente entre le ministre de l'Intérieur et l'honorable député de Humbolt le département de l'Intérieur a remis à cet honorable député une somme considérable qu'il devait, et le pays a perdu cette somme.

Je ne me propose pas d'examiner la question si l'honorable député de Humbolt ou M. Brown avait un droit absolu à ce bail irrévocable. Je crois qu'il a été suffisamment prouvé qu'aucun d'eux n'y avait droit, que le bail consenti en exécution du premier décret du conseil avait cessé d'exister après l'avis donné par le département. Maintes et maintes fois on a averti le locataire qu'il devait du loyer, et une fois on appela son attention d'une façon toute spéciale sur ce fait que si le loyer était en retard de 90 jours, le prix pouvait en être augmenté de 15 p. 100. J'ai fait un calcul de la somme qui aurait été due depuis le premier juin 1903 en vertu de ce bail, lorsqu'il a été pour la première fois mis à la disposition de Brown, jusqu'au quinze juillet 1905, date à laquelle l'honorable député de Humbolt a payé le premier terme du loyer, et d'après ce calcul en ajoutant les 15 p. 100 d'augmentation, la somme due se serait élevée à $3,600. Le ministre de l'Intérieur a remis toute cette somme à la suite d'une entente intervenue apparamment entre lui et l'honorable député de Humbolt, et le pays a été privé de la jouissance de cette somme. Le fonctionnaire du département lui-même a déclaré que la somme que devait le locataire sur ce bail était de $2,415. Je considère que ces deux opérations sont absolument indéfendables ; d'abord parce que le ministre de l'Intérieur fait un présent réel a un membre de cette Chambre d'une somme de deux mille piastres qu'il devait au Trésor pour loyer et, secondement, parce qu'après qu'un député eut abandonné le projet de faire de l'élevage, il a pu faire revenir le ministre de l'Intérieur sur la décision qu'il avait prise, et se faire accorder dans les premiers mois de 1906 une concession irrévocable de terres à pâturage avec privilège d'enclore, que cet honorable député a presque immédiatement après revendue pour une somme considérable à un éleveur sérieux.

L'hon. M. OLIVER : La motion en discussion est divisée en deux parties. Si ma mémoire est fidèle, la première partie condamne le département de l'Intérieur d'avoir accordé cette concession, et la deuxième partie condamne, je suppose, celui qui l'a obtenue pour l'avoir revendue. La première est un blâme adressé au département et la deuxième une attaque contre un membre de la Chambre. Pour le moment mon devoir se borne à répondre à l'attaque portée contre le département. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé que l'honorable député d'Alberta (M. Herron) a fait de la question, surtout lorsqu'il a fait la peinture des conditions heureuses de l'élevage qui existaient dans le Nord-Ouest sous l'administration de l'ex-gouvernement. A l'entendre raconter son histoire on aurait cru que tous les embarras ont commencé a l'arrivée du Gouvernement grit au pouvoir, et que jusqu'à cette époque le département de l'Intérieur avait une politique bien tracée, permanente, qui fonctionnait bien et qui ne

permettait pas d'accorder des concessions avec privilège exclusif.

Or, d'après une étude des archives du département et d'après ce que je connais du pays dans lequel j'ai demeuré longtemps, les faits sont comme suit : les premiers règlements concernant les terrains à pâturages ont été établis le 23 décembre 1881, et à ce sujet on me permettra de dire que lorsque les honorables députés de la gauche se plaignent, comme ils se sont plaints fréquemment de la tendance du Gouvernement actuel à concentrer entre les mains du ministre de l'Intérieur un pouvoir arbitraire, on ne devrait pas oublier que le décret du conseil dont je parle est la loi des terres fédérales du Canada. Dans ces jours heureux le Gouvernement n'attendait pas un mandat du Parlement pour concéder les terrains à pâturage, mais il les concédait par décret en conseil. Or, un paragraphe du décret en question autorise la concession de terres à pâturages pour une période de vingt et un ans, sur paiement d'un loyer d'un cent par acre par année, et naturellement avec privilège d'acheter la partie de la concession que l'on voudrait au prix courant de la terre, qui est fixé dans les règlements à $2 et $2.50 l'acre.

Eh ! bien, je demande à nos honorables collègues de prendre la peine de suivre le cours un peu tortueux de ces règlements concernant les terres à pâturages dans le Nord-Ouest, et ils verront comme il est difficile d'administrer le domaine public, et ils constateront que l'ancien gouvernement avait la même difficulté que le Gouvernement a aujourd'hui ou que tout Gouvernement aura dans l'avenir d'établir des principes fixes et définis tant que les terrains à pâturages seront libres comme ils le sont aujourd'hui.

Ces règlements du 23 décembre 1881 étaient si populaires et si généralement approuvés que nous trouvons dans un décret en conseil du 11 avril 1882, qu'à cette époque on avait déjà reçu des demandes pour un demi-million d'acres de terres à pâturages. Je suppose que le Gouvernement d'alors a été un peu effrayé de la quantité considérable de terres qui allaient être aliénées pendant vingt et un ans en vertu du décret de 1881, car il décida qu'il n'était pas opportun de continuer cette politique. Le 11 avril 1882 il fit d'autres règlements d'après lesquels les baux pouvaient être révoqués après notification d'un délai de deux ans. En mars 1886 un autre changement eut lieu, et le prix du loyer fut augmenté à 2 cents l'acre.

En avril 1887 on décida de demander des soumissions publiques pour ces concessions, à l'exception de huit cas qui sont mentionnés. Je me contenterai d'appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'il y avait beaucoup d'hésitation dans ce temps-là comme il y en a eu de notre temps. J'espère seulement que les raisons étaient aussi bonnes alors d'hésiter qu'elles le sont aujourd'hui. En septembre 1889 on fit d'autres règlements disposant que les terres à pâturages concédées seraient accessibles aux colons, et pourraient être achetées, à moins qu'il n'y eut une condition à l'encontre dans le bail. C'est-à-dire que le Gouvernement voulait laisser la question indécise et qu'il se réservait le pouvoir en vertu de ces règlements d'accorder un bail révocable ou irrévocable, selon qu'il le jugerait à propos.

M. A. C. MACDONELL : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire en quelle année cela a eu lieu ?

L'hon. M. OLIVER : C'était en septembre 1889. Je puis faire voir le décret du conseil à l'honorable député s'il le désire. Jusque là la concession des ranches avait été faite, ainsi que l'a dit aujourd'hui mon honorable ami d'Alberta (M. Herron), d'une manière qui n'était pas tout à fait satisfaisante. En octobre 1892, on fit savoir à tous les grands et petits propriétaires de ranches dans le pays que leurs baux seraient résiliés d'une façon définitive le 31 décembre 1896, mais que jusque là ils auraient le droit d'acheter 10 p. 100 de leurs terres à pâturages au prix de $2 l'acre. On a dit à cette époque qu'une des raisons de cette décision, c'est que le Gouvernement avait besoin pour les donner en subvention aux compagnies de chemins de fer, des terrains qu'il avait loués aux éleveurs. En février 1893 fut abrogé par décret du conseil l'article décrétant la demande de soumissions pour l'octroi des concessions, et la raison que l'on donna, c'est qu'il n'y avait pas de concurrence et que l'avantage gagné ne compensait pas pour les frais de publicité. Au mois d'avril 1893 on décida de réduire à $1.25 l'acre le prix auquel on pouvait acheter 10 p. 100 des concessions de pâturage. En septembre 1903 le gouvernement actuel suspendit tous les règlements concernant l'octroi des concessions de pâturages.

Pour bien comprendre les raisons qui ont motivé le décret du conseil du 15 février 1903, je dois expliquer que jusqu'à la date que j'ai mentionnée les terres à pâturage étaient concédées dans toutes les parties du pays indistinctement et sans tenir compte de la qualité de la terre. C'est-à-dire que l'on ne s'occupait pas que la terre fût propre à la culture ou au pâturage, et c'est parce que des concessions avaient été accordées sans que cette distinction fût faite qu'il y a eu autant de mécontentement. On décida donc en 1903 de cesser d'accorder des concessions de pâturage. A cette époque l'industrie de l'élevage avait pris beaucoup d'importance, et bien que l'abolition du droit d'accorder des concessions donnât satisfaction à une certaine partie de la population, elle causa un grand mécontentement chez les grands éleveurs qui, par ce fait, étaient privés des moyens de se protéger dans la poursuite de leur industrie.

C'est peu de temps après que les règlements concernant les terres à pâturage furent suspendus en 1903, règlements qui ne faisaient pas de distinction entre la bonne et mauvaise terre, que Brown fit sa demande ainsi que McGregor et Hitchcock. On alléguait dans ces demandes que, vu que la terre était impropre à l'agriculture, il était juste et convenable que le bail comprit la permission d'enclore, et qu'on ne devait pas permettre aux colons de s'établir sur les terres comprises dans les concessions. Le Gouvernement reconnut la justice d'accorder ces conditions pourvu que tous les faits fussent bien établis. Plusieurs députés qui ont parlé ce soir et qui connaissent l'Ouest, et je crois que je puis mettre au nombre de ceux-là l'honorable député d'Alberta (M. Herron), admettent que dans les districts où la terre ne convient pas pour l'agriculture, qu'il était juste et bon de la concéder comme terre à pâturage avec baux accordant le privilège d'enclore. C'était sur ce principe et dans ces circonstances que le Gouvernement a adopté un décret du conseil accordant une concession avec permission d'enclore à MM. H. P. Brown, J. M. McGregor et Arthur Hitchcock.

Mais il y eut beaucoup de préliminaires à remplir avant que le département pût être bien renseigné qu'il n'y avait pas d'autres personnes qui ne réclamaient ces terrains, et que ces terrains étaient bien réellement de la qualité mentionnée; c'est pendant tous ces préliminaires que les règlements concernant les terres à pâturage furent suspendus. Il n'existait donc alors pas d'autorité pour accorder ces concessions à ces personnes, bien que le Gouvernement eût décidé de les leur accorder. Conséquemment on adopta, pendant le mois de décembre 1903, un décret spécial autorisant l'octroi de ces concessions avec privilège d'enclore à ces personnes, parce que l'on jugeait qu'il était de sage politique d'accorder une concession de vingt et un ans à des personnes engagées dans l'industrie de l'élevage, pourvu qu'il fût bien établi que la terre était impropre à l'agriculture. C'est là une proposition qu'aucun membre de la Chambre ou en dehors ne critiquera, s'il comprend la question ou veut la comprendre.

Le 15 février 1903 le département adopta des règlements contenant en principe ces décrets spéciaux du conseil en faveur de messieurs McGregor, Hitchcock et Brown. Pour la première fois le principe fut établi que l'on ne devait faire des concessions de pâturage que sur des terres impropres à l'agriculture et que dans ces cas-là les baux devaient être faits pour vingt et un ans et contenir la clause accordant le privilège d'enclore, et je répète que personne n'a trouvé faute à ce principe. Dès que ces règlements furent adoptés les demandes de concessions avec privilèges d'enclore commencèrent à affluer, et lorsque j'arrivai à la tête du département en 1905, je trouvai absolument le même état de choses que sous l'ancien gouvernement en 1882. Ce gouvernement accordait alors des concessions de vingt et un ans avec privilège d'enclore, et il reçut des demandes pour deux millions et demi d'acres de terre.

Aussitôt que le règlement accordant les privilèges d'enclore furent adoptés en février 1905, le département fut de nouveau inondé de demandes de concessions de ce genre, et je constatai qu'il était absolument impossible de mettre à exécution ce règlement tel qu'on en avait l'intention, c'est-à-dire que le nombre de demandes était si grand, et elles couvraient une si grande étendue du pays, que nous n'avions aucun moyen de faire un triage judicieux entre les terrains propres à l'agriculture et ceux qui n'étaient bons que pour le pâturage.

Je constatai que nous ne pouvions pas faire de séparation ; il nous était impossible de savoir si la demande qu'on nous faisait d'une concession de terres à pâturage avec le privilège d'enclore ne contenaient pas du terrain propre à l'agriculture, et me trouvant en face de cette situation je n'avais pas d'autre alternative que de révoquer immédiatement ces règlements, ce que je fis, et de leur en substituer d'autres qui nous permettraient de respirer pour ainsi dire, et donneraient au département le temps de se renseigner et connaître quelles parties du pays étaient absolument impropres à l'agriculture, et quelles parties n'y étaient propres. Je fis donc les règlements décrétant l'annulation de ces baux après deux ans d'avis. Ce n'est pas que j'étais opposé au principe des baux contenant le privilège d'enclore, pourvu qu'il fût bien établi que la terre était impropre à l'agriculture, mais c'est parce que je constatai qu'il était impossible d'appliquer ce principe de manière à satisfaire ceux qui demandaient des concessions à grands cris et en même temps rendre justice au pays qui a droit d'exiger que le département obtienne le meilleur rendement possible du domaine public.

A mon arrivée à la tête du département de l'Intérieur, j'ai trouvé certaines demandes de concessions avec privilège d'enclore. Quelques-unes avaient été accordées, quelques autres ne l'étaient pas. Si l'on faisait une preuve aussi satisfaisante que l'on pouvait exiger, que le terrain dont on faisait la demande n'était pas propre à l'agriculture, et si le Gouvernement avait pris l'engagement de le concéder, le département le concédait, même après la suspension des règlements.

La demande de M. Brown était dans cette catégorie. Le bail figurait au département; il avait été délivré en vertu d'un décret spécial du conseil, et je n'avais pas le pouvoir d'annuler les droits que ces personnes avaient obtenus. Ces droits leur avaient été accordés par le Gouvernement même, par décision du conseil privé, et il n'y avait que cette autorité qui pouvait révoquer ce bail.

La suspension de règlements que j'ai faite, la suspension de l'action ministérielle autorisée par ces règlements ne révoquaient pas les droits que ces gens possédaient. Lorsque le loyer fut payé et lorsque fut soulevée la question de savoir comment le bail devait être rédigé, j'ai donné la décision dont l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal a donné lecture à la Chambre. Je crois que c'est une décision sage au point de vue administratif. On a agi en conséquence, mais lorsque plus tard on me fit observer que ces personnes avaient des droits qui n'étaient pas soumis à mon autorité individuelle, lorsqu'on me fit remarquer que les droits accordés en premier lieu avaient été cédés à d'autres personnes, lorsqu'il devint absolument évident que l'intention du Gouvernement avait été d'accorder cette concession, lorsqu'il fut démontré qu'elle avait été accordée avec raison, et lorsqu'il but bien établi que les personnes auxquelles elle était accordée étaient des personnes responsables et capables d'en faire usage, il me semble que, bien que j'eusse pu en appeler au conseil et demander une révocation de la concession, c'eut été m'écarter de la voie ordinaire de mon devoir si j'avais agi ainsi. En agissant comme je l'ai fait je suivais les principes ordinaires en vigueur dans le département de l'Intérieur et je crois aussi dans tout autre département administratif, principes qui sont que les personnes qui traitent avec le Gouvernement ont droit au respect des droits acquis.

Au sujet du paiement des arriérés du loyer, tout ce que je puis dire, c'est que ces personnes avaient le droit, aux termes du décret du conseil, d'obtenir la concession, mais elles ne l'avaient pas obtenue et n'étaient astreintes aux conditions d'aucun bail. Elles n'étaient pas dans une position telle que nous puissions les obliger à payer le loyer arriéré, excepté par la révocation du décret du conseil. En outre, ces personnes n'avaient jamais, personnellement, fait aucun usage du terrain. Elles n'en avaient retiré aucun bénéfice. Autant que je sache, aucune autre personne n'avait demandé la possession de ces terrains et n'avait été privée de ses droits ; et il me semble que, vu toutes ces circonstances, il n'y avait pas d'injustice à les traiter comme nous les avons traitées.

On dira peut-être que des erreurs ont été commises. Je ne puis pas répondre de tous les actes du département, dans toutes les parties de son administration; mais je dis que dans l'administration d'un département public, il est mieux d'errer du côté de la justice envers les individus que de ses servir de la force du Gouvernement pour priver un citoyen de ses justes droits. C'est un principe qui prévaut dans le département de l'Intérieur, et qui nous guide chaque jour dans le règlement des réclamations des colons et de toute autre personne. Je crois que mes honorables amis qui ont pris tant de soucis dans l'intérêt du Gouvernement dans ce cas particulier, dans lequel, disent-ils, une somme de $1,200 ou de $2,000 est en jeu, pourraient se demander si la politique qu'ils professent aujourd'hui d'arracher jusqu'au dernier sou à celui qui traite avec le Gouvernement, était la politique suivie par leurs amis, qui, pendant leur passage au pouvoir, ont tenu le Nord-Ouest et tout le Canada dans un état de marasme pendant de si longues années. C'est guidés par cette idée que les honorables membres de la gauche ont, à la session dernière, demandé une révocation complète des homesteads et l'imposition sur les colons de l'obligation d'observer la loi à la lettre.

M. M. S. McCARTHY : Qui a demandé cela?

L'hon. M. OLIVER : Je crois que c'est l'honorable député de Saint-Antoine.

M. M. S. McCARTHY : Je ne le crois pas.

L'hon. M. OLIVER : Et si ma mémoire ne me trompe, je crois que l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) l'a demandé aussi.

M. M. S. McCARTHY : Le député de Calgary n'a jamais demandé cela.

L'hon. M. OLIVER : J'ai dit : si ma mémoire ne me trompe pas.

M. R. L. BORDEN : Il est évident qu'elle vous trompe.

L'hon. M. FOSTER : Vous êtes très malheureux, si votre mémoire vous est infidèle.

L'hon. M. OLIVER : J'appellerai l'attention de mon honorable ami sur un point, et peut-être qu'il découvrira alors que c'est sa mémoire qui fait défaut. Ne se rappelle-t-il pas avoir demandé la raison pour laquelle les inscriptions à l'agence des terres de Calgary n'étaient pas annulées. N'a-t-il pas insisté sur ce point et ne nous a-t-il pas accusés d'être infidèles à nos principes parce que nous n'annulions pas toutes ces inscriptions?

M. M. S. McCARTHY : Je demandais la raison pour laquelle vous permettiez à un propriétaire d'écurie de louage à Crossfield de conserver une inscription sur un homestead pendant deux ans, lorsqu'il n'a pas couché une seule nuit sur le dit homestead.

L'hon. M. OLIVER : Je crois qu'on a maintenant la preuve que ma mémoire est très bonne.

M. M. S. McCARTHY : Je pourrais ajouter que cet homme est le président de l'association libérale.

L'hon. M. OLIVER : Je regrette que la mémoire de l'honorable député ne fût pas aussi bonne il y a quelques minutes qu'elle l'est maintenant.

M. M. S. McCARTHY : Je ne demandais pas une annullation complète de toutes les inscriptions dans tous les cas.

L'hon. M. OLIVER : Ma prétention est que lorsque les honorables députés de la gauche insistent sur l'exécution de la lettre même de la loi et le paiement du dernier sou, lorsqu'ils refusent de tenir compte des circonstances d'un cas particulier, ils prennent une attitude qui rend absolument impossible une bonne et satisfaisante administration du département de l'Intérieur, et la preuve, c'est que pendant les années durant lesquelles ce système a été en vogue dans le département de l'Intérieur, l'administration en a été un fiasco complet, et que le pays au lieu d'avoir perdu $1,200 ou $2,000, si vous le voulez, à cause de l'indulgence dans les transactions avec le public, le pays a perdu des centaines de milliers de colons et des millions et des millions de dollars à cause de cette politique.

Je ne sais pas s'il m'appartient de discuter la deuxième partie de la motion, et je ne crois pas même que la Chambre doive elle-même discuter cette motion. Je crois que l'honorable député qui a déposé cette motion, qui voudrait que ce fût une partie des devoirs de s'immiscer dans les affaires des particliers, ou même des hommes publics, impose une responsabilité très sérieuse à la Chambre, une responsabilité que personne n'a répudié avec autant de force, il y a tout au plus six ou sept heures, que trois ou quatre membres importants de l'opposition.

Si la Chambre a le droit de savoir ce que M. Adamson a fait de certaines terre que le département de l'Intérieur lui a concédées, alors, je dis que la Chambre a le droit de s'immiscer dans les affaires particulières de chacun de ses membres autant qu'elle le voudra. Je n'approuve pas cette façon de faire la politique ; je n'approuve pas ce mode de discussion parlementaire. Tous les actes du département de l'Intérieur dans le cas qui nous occupe sont un sujet légitime et plus que légitime de discussion, et si ce département est incapable de subir la critique sur ce point, alors celui qui en a l'administration en ce moment, devra se retirer. Si, après avoir rempli son devoir en discutant l'administration d'un département public, le Parlement va plus loin et discute la manière dont une personne a disposé des biens dont elle avait le droit de disposer, il empiète sur un terrain très dangereux. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on nous traite avec justice et aujourd'hui même nos amis de la gauche réclamant justice.

Pendant cette session et pendant la plus grande partie de la dernière session, les prétendus scandales que l'on a reprochés au département de l'Intérieur n'étaient pas des fautes commises par le département, mais des fautes commises par des particuliers dans leurs affaires particulières ou encore, dans une grande mesure, des accusations que l'on portait contre des hommes publics en leur qualité d'individus. Le pays commence à s'habituer à ce genre de polémique ; il en est arrivé à croire que c'est de la discussion parlementaire convenable, et les honorables députés de la gauche ont jugé à propos d'établir certains types auxquels ils disent que les hommes publics devraient se conformer. Puis ils ont essayé de créer dans l'esprit public l'idée que dans toute transaction au sujet de quelque ressource du pays dans laquelle quelqu'un a eu des bénéfices tout de suite, il doit y avoir gaspillage, corruption et mauvaise administration. Les honorables députés de la gauche ont fait naître cette opinion dans l'esprit public. C'est une idée fausse, c'est une idée déplorable et si on les juge d'après la mesure qu'ils ont voulu établir eux-mêmes, ce sera leur faute et non pas la nôtre.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) : Le ministre de l'Intérieur s'est levé pour défendre son département, mais volontairement ou involontairement il a évité de toucher à la question, ainsi qu'ont fait les autres membres de la droite qui ont parlé. La question qui se pose devant nous n'est pas de savoir si ces terrains sont propres à la culture ou non ; la question est de savoir si cette concession-là a été faite d'une manière re irrégulière, irréfléchie et, à mon point de vue, illégale. Il s'agit de savoir si l'opération a été irrégulière et si le Gouvernement peut la justifier. Quoi qu'aient pu dire les honorables membres de la droite pour embrouiller la question, les faits ne peuvent être niés. Dans le mois de mars 1903, le Gouvernement adopta un décret autorisant la concession de terres à pâturages à M. Brown, et bien que M. Brown eût reçu plusieurs notifications à cet effet, M. Brown ne se présenta pas. Dans le mois de juin 1903, on fit savoir à M. Brown qu'il pouvait avoir ces concessions. Le 24 décembre 1903, mais dans l'intervalle entre décembre et mars, savoir : le 17 septembre 1903, les règlements concernant les terres à pâturages avaient été abrogés. M. Brown n'a rien accepté en vertu du deuxième décret du conseil. Un bail fut préparé et lui fut expédié dans le mois de janvier 1904, mais M. Brown ne renvoya jamais le document signé ou non signé. Conséquemment, M. Brown n'avait rien à vendre à personne. M. Brown n'a pas vendu le bail, le Gouvernement ne l'a pas signé, et jusqu'à présent, M. Brown n'a jamais eu de bail. Il n'en avait pas qu'il pouvait céder à la Galway Cattle Co. Il n'avait aucun droit sur ces terrains, il n'avait pas de titre ; le plus qu'il pouvait avoir, c'était le droit de demander un bail, mais ce droit était périmé par suite de sa négligence. Si M. Brown avait accepté la concession en 1903 ou 1904, on

aurait pu raisonnablement la lui accorder en vertu des règlements alors en vigueur, mais jamais aucun bail n'a été délivré en conformité du décret du 24 décembre 1904. Dans le mois de juin 1906, on demanda au ministre de l'Intérieur :

Quelle explication le Gouvernement a-t-il à offrir au sujet de la manière dont cette concession a été accordée le 10 mars 1906 ?

La réponse du ministre de l'Intérieur fut celle-ci :

La concession du 10 mars 1906 a été accordée en vertu d'un décret du 24 décembre 1903, qui ordonnait l'exécution d'un bail en faveur de M. H.-P. Brown, sans aucune disposition autorisant le Gouverneur en conseil à annuler ledit bail après deux mois d'avis.

Or donc, le titre que la Galway Cattle Company a sur ces terres porte sur la cession "d'un bail exécuté en faveur de M. Brown en vertu d'un décret du conseil du 23 mars 1903." Il n'est fait aucune allusion, dans l'acte de cession au décret du conseil du mois de décembre 1903, et pour la meilleure des raisons, parce que le transport a été fait en septembre 1903, trois mois environ avant le décret du mois de décembre de la même année. Conséquemment, lorsque le Gouvernement tente de justifier la concession à l'aide du décret du mois de décembre 1903, sa justification est mauvaise, parce que la cession des terrains a eu lieu en vertu d'un autre décret, et en réalité, il a été fait neuf mois avant que la compagnie fût autorisée. La vérité est que c'est le transfert d'un bail qui n'existait pas à une compagnie qui n'avait pas non plus d'existence.

Le ministre de l'Intérieur remonte fort haut pour faire une revue des concessions accordées par l'ancien gouvernement en vertu de décret en conseil. Il remonte jusqu'au 23 décembre 1881, qui est apparemment la date du premier décret autorisant une concession de terres à pâturage. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur la loi des terres à pâturages. Je trouve la première loi dans l'acte des terres fédérales de 1883, immédiatement après la date du décret mentionné. La loi 46 Victoria, chapitre 17, article 4, traite des concessions de terres à pâturage comme suit :

Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps donner à bail des étendues de terres fédérales inoccupées, pour des pâturages, à toute personne, pour le nombre d'années et moyennant le loyer dans chaque cas qu'il jugera à propos et tout bail de ce genre contiendra la condition que le Gouverneur en conseil pourra autoriser le ministre en tout temps durant le terme du bail, à donner avis au locataire de la résiliation du bail, et au bout de deux ans de la signification de cet avis le bail sera terminé et résilié.

Telle était la loi à cette époque. De sorte que dès 1883 le Gouvernement avait pris les précautions nécessaires pour annuler ces concessions. J'appelle l'attention de la Chambre sur ce fait qu'en ces temps-là ces terrains avaient peu de valeur comparée à celle qu'ils ont aujourd'hui, valeur soit locative, soit vénale, et c'est vouloir faire un parallèle injuste et faux entre le prix et la valeur des terres, basé soit sur le loyer ou sur le prix de vente, entre ces temps-là et aujourd'hui.

Le changement suivant a été fait dans la loi des terres de 1886. L'article 50 de cette loi remet la disposition précitée en vigueur. Jusqu'en 1897, époque où elle fut abrogée par le chapitre 29, des lois de 60-61 Victoria, sanctionné le 29 juin 1897, cet article est resté dans le statut. Ici nous constatons le premier changement dans la politique du Gouvernement qui relâche sa maîtrise sur ces terres, ainsi que je vais m'efforcer de le faire voir, dans le but de permettre au ministre d'accorder telle ou telle concession. La loi dit ceci :

Lorsqu'il y sera autorisé par le Gouverneur en conseil le ministre pourra louer à toute personne, pour des fins de pâturage, des étendues de terres fédérales inoccupées, pour le nombre d'années, moyennant le loyer et à tels autres termes et conditions que prescriront à ce sujet le règlements de temps à autre autorisés par le Gouverneur en conseil.

C'était la première fois que l'on donnait au ministre le droit d'accorder une concession. L'honorable M. Sifton, en déposant ce bill le 21 mai 1897, disait :

L'article 6 donne pouvoir au ministre de l'Intérieur d'accorder les concessions de terres à pâturage sans être tenu de les faire ratifier par le conseil.

L'article 5 de la loi des terres fédérales de 1901 modifie la loi. Par cet amendement les mots :

Lorsqu'il sera autorisé par le Gouverneur en conseil.

Ont été rayés de l'article 6 de la loi de 1897, et ces mots "lorsqu'il y sera autorisé par le Gouverneur en conseil", étant omis de l'article, la loi laisse tout simplement le ministre de l'Intérieur maître absolu de l'octroi de ces concessions de terres à pâturage.

M. Sifton en déposant cette loi le 26 février disait :

Cet article permet au département de l'Intérieur de consentir des baux de pâturage d'après les règlements adoptés par le Gouverneur en conseil, sans qu'il soit besoin de soumettre à l'examen de ce dernier chaque bail en particulier. On a constaté que l'obligation de faire adopter un décret du conseil pour chaque bail causait beaucoup de dérangement, et donnait beaucoup d'ouvrage au conseil.

Ce n'était plus alors qu'une question de règlement, et si l'on se reporte aux règlements mentionnés par le ministre, c'est-à-dire les règlements de 1893, on trouvera qu'on y a fait des changements considérables. Voici les changements qui ont été faits par les règlements de février 1905 dans les anciens règlements. Il y a un changement qui donne au ministre le pou-

voir absolu d'accorder des concessions et les changements nouveaux dans les règlements donnent maintenant au ministre ces pouvoirs étendus. Voici ces changements :

1. Après trois ans, il n'est pas nécessaire de tenir des bestiaux ou des moutons sur le ranche, à moins d'en être requis par le ministre.
2. Droit absolu d'acheter dix par cent du terrain à un prix qui n'est pas fixé. Les anciens règlements ne donnaient ce droit que pour les terrains sur lesquels était l'habitation ou le corral et le prix devait être le prix courant des terres de même qualité, etc.
3. Le ministre pouvait empêcher l'établissement ou la vente de ces terres à des colons, et les retirer de la colonisation.
4. Obligation de faire rapport du nombre de bestiaux dans le ranche seulement lorsque le ministre le demandera, et il pourra ne le jamais demander.
5. Droit du ministre d'accorder des concessions irrévocables pour une durée de vingt et un ans avec privilège d'enclore et non sujettes à l'annulation.
6. Le bail devra être rédigé dans la manière désignée par le ministre, subordonnément aux règlements.

Le 19 septembre 1903, le conseil adopta un décret suspendant tous les règlements précédents, vu qu'ils ne donnaient pas satisfaction, et aucune concession ne pouvait être accordée jusqu'à nouvel ordre.

Nous voyons par ces faits qu'il y a eu une augmentation graduelle des pouvoirs, une extension du pouvoir discrétionnel du ministre. Nous voyons qu'un très grand nombre de concessions ont été accordées immédiatement après l'adoption des règlements du mois de février 1905, et celle-ci apparemment au nombre des autres.

On a déjà fait voir ce côté de la question mais nous voyons en outre, que pendant cette période, huit baux irrévocables, comprenant 330,000 acres de terre, ont été accordés. Ce bail particulier paraît avoir été accordé aux termes de ces règlements et à une époque où les règlements de 1905 n'étaient pas applicables. Ce bail aurait dû être régi par les règlements qui étaient en vigueur le 27 juillet 1905, car il a été signé après cette date, le 10 mars 1906, comme les documents en font foi. De sorte que ce bail aurait dû être conforme aux règlements alors existants, c'est-à-dire ceux du 27 juillet 1905, mais nous voyons qu'il ne s'y conformait pas, car l'article 3 de ces règlements prescrit :

Si le Gouverneur en conseil en aucun temps pendant la durée du bail juge à propos dans l'intérêt public de reprendre les terres louées ou partie d'icelles ou de résilier le bail pour une raison quelconque, le ministre de l'Intérieur peut, ayant donné au concessionnaire deux ans d'avis, lui retirer ses terres ou résilier le bail.

Cette clause fut complètement extirpée du bail en question, bien qu'il fût accordé après la promulgation des règlements de 1905. Nous constatons d'autres écarts entre les termes du bail et son exécution aux termes des règlements. Ainsi, d'après le règlement n° 5, le concessionnaire est tenu, avant le bail, de prendre comme homestead ou d'acheter à raison de $3 l'acre, 160 acres de terre compris dans l'étendue demandée, pour en faire une ferme d'habitation ou un corral, et le fermier sera tenu d'y ériger ses bâtiments dans un an de la date du bail. Ce règlement me paraît avoir été méconnu.

Le règlement n° 7 se lit comme suit :

Les éleveurs seuls ont droit d'obtenir ces concessions et si le bail a été obtenu sous de faux prétextes, soit en trompant quant au titre du pétitionnaire à la possession des bestiaux ou autre fait matériel, le bail est susceptible de résiliation par voie sommaire.

Le ministre serait bien aimable de nous dire quelle preuve M. Brown lui a fournie qu'il possédait réellement des bestiaux. Rien ne fait voir qu'il eût un seul animal ; au contraire.

Le règlement n° 9 prescrit :

Nulle concession ne doit mesurer plus d'un mille de front sur un lac, une rivière ou un ruisseau pour chaque quatre milles d'étendue sur la profondeur.

Ce règlement n'a pas été respecté, car cette concession est bornée sur un de ses côtés et sur une longueur considérable par un cours d'eau. On n'a nullement essayé d'appliquer les règlements dans ce bail. Maintenant, en vertu de quelle autorité a-t-il été accordé ? Le ministre de l'Intérieur a répondu, le 13 juin 1906, à une question posée par l'honorable député de Montréal (M. Ames), que le bail a été accordé par décret en date du 24 décembre 1903. Un extrait de ce décret déclare que :

Lesdites personnes (MM. Hitchcock, McGregor et Brown) ont été depuis en possession des terres désignées dans lesdits décrets. . .

La discussion a démontré depuis que cette déclaration est inexacte. Et plus loin :

Que les règlements autorisant la concession de baux ont été suspendus en vertu d'un décret en date du 17 septembre 1903, de sorte qu'aucun règlement ne restreint maintenant la concession de pâturages.

Aux termes mêmes du décret, les baux de pâturages n'étaient soumis à cette époque à aucuns règlements. La loi des terres fédérales, chapitre 55 des Statuts refondus de 1906, article 63, prescrit :

Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps donner à bail des étendues de terres fédérales inoccupées, pour des pâturages, à toute personne pour le nombre d'années et moyennant le loyer et tels autres termes et conditions à cet effet qui sont stipulés dans les règlements autorisés de temps à autre par le Gouverneur en conseil.

A cette époque aucun règlement de cette nature n'était en vigueur. On prétendra que le décret même prescrivait de soi des règle-

ments, mais il ne faut pas accepter cette allégation, car l'article 8 de la loi stipule :

Les décrets et règlements promulgués par le Gouverneur en conseil en vertu des dispositions de cette loi, n'auront force et effet, à moins qu'il n'y soit autrement prévu spécialement, qu'après avoir été publiés, pendant quatre semaines consécutives dans la "Gazette du Canada", et tous ces décrets et règlements seront déposés devant les deux Chambres du Parlement dans les quinze premiers jours de la session qui suivra leur promulgation.

Ceci n'a pas été fait. Le décret du 24 décembre 1903, n'a pas été publié dans la "Gazette officielle," de sorte que ce bail ne repose sur rien de régulier ni rien de légal. Les droits concédés aux termes de ce bail étaient périmés pour les deux raisons que j'ai données ; le bail avait été abandonné. aucun bail n'avait été rédigé; le Gouvernement n'en avait signé aucun, ni M. Brown, et par conséquent, le Gouvernement ne pouvait pas en accorder à cette époque, en vertu de la loi des terres fédérales, car il n'y avait pas alors de règlements en vigueur. Ainsi, je répète que ce bail ne repose sur aucun titre légal et ne saurait être aujourd'hui ni valide ni obligatoire. Quant à la conduite du ministre au sujet de cette affaire, je m'en rapporte à sa propre déclaration en réponse à une question de l'honorable député de Calgary (M. M. S. McCarthy) le 27 juin 1905. Il avait été mis en demeure à différentes reprises au cours de la discussion sur ce même sujet et d'exprimer son opinion sur l'octroi de ces baux, et nous lisons sa déclaration à la page 8457 du hansard de 1905 :

Je ne suis pas en mesure en ce moment d'exprimer la politique du Gouvernement au sujet de ces baux. J'espère pouvoir le faire bientôt. L'honorable député (M. McCarthy) devra patienter en attendant que j'aie eu l'occasion de prendre une décision sur ce sujet. Je puis toutefois lui donner l'assurance qu'aucune préférence ne sera accordée, si je puis m'exprimer ainsi. C'est-à-dire que les spéculateurs n'auront aucun avantage sur les éleveurs de la localité. L'honorable député peut être certain de ce fait.

L'honorable ministre a-t-il accompli son devoir selon les termes qu'il a exprimés lui-même ? A mon sens et d'après ce que je puis voir, il ne l'a certainement pas fait. L'honorable ministre semble avoir été constamment sous une fausse impresssion ; il croyait avoir accordé un bail à pâturage avec privilège d'enclos. Pourquoi a-t-il fait écrire par son secrétaire à l'honorable député de Calgary, à la date du 28 juillet 1905, disant :

La durée du bail est de vingt et un ans, le loyer de 2 cents par acre par année, et il est stipulé que le Gouverneur en conseil en tout temps pendant la durée du bail peut, s'il le juge à propos dans l'intérêt public, révoquer le bail pour une raison quelconque; le ministre de l'Intérieur peut et doit, ayant un avis de deux ans, révoquer le bail.

M. MACDONELL.

Le ministre a déclaré catégoriquement dans cette lettre quelles étaient les conditions de ce bail. C'était évidemment sa politique, du moins son intention, mais il ne paraît pas avoir eu assez de force pour réagir au moment décisif, car il a accordé un bail irrévocable pour un nombre d'années considérable, il n'a pas exigé les arriérés du loyer et il a cédé à l'influence que lui ont fait subir les honorables députés dont les noms ont été mentionnés au cours de ce débat. Je voterai la proposition soumise à la Chambre.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg) : Monsieur l'Orateur, je ne voudrais pas, à cette heure avancée de la séance, demander à la Chambre de me prêter son attention pour un long discours, mais je lui réclame quelques minutes d'indulgence seulement. Nous avons eu cet après-midi une discussion franche et ouverte et, je crois, très profitable. J'ai fait la remarque à plusieurs de mes amis que loin de la désapprouver, je l'approuvais entièrement et qu'elle aurait certainement un effet salutaire. Mais il me semble que les honorables députés de l'opposition sont les premiers à pécher contre les bonnes résolutions qui ont été formulées dans le cours de l'après-midi, car nous voyons qu'ils demandent à la Chambre d'approuver une proposition qui se rapporte en partie au moins à un marché privé. Voici en effet une partie de cette motion :

Les faits qui ont accompagné l'obtention et la cession par la Galway Horse and Cattle Company du bail de pâturage n° 2059, jettent un discrédit sur le Gouvernement et méritent la condamnation de la Chambre.

Je demanderai à l'auteur de cette motion par quel effort de logique il peut incriminer le Gouvernement au sujet de la compagnie d'élevage Galway. Je demanderai à l'honorable député si réellement c'est la tournure qu'il voulait donner à sa motion ? Je ne crois pas que c'est son intention.

M. HERRON : Je considère que toute cette transaction, du commencement à la fin, est déhonorante pour le Gouvernement.

M. MACLEAN : Ce n'est pas une réponse à ma question. J'ai demandé à l'honorable député comment il peut se justifier de demander à la Chambre de blâmer le Gouvernement parce que la compagnie Galway a fait une opération commerciale avec une tierce personne ? L'honorable député (M. Herron) ne répond pas. Il ne peut pas répondre.

J'admets que l'à-propos de cette concession peut être discutable. L'honorable député a le droit de trouver que le Gouvernement n'a pas agi avec discernement en consentant ce bail et, s'il le désire, il peut même demander à ceux qui partagent son opinion de témoigner de leur désapprobation. Mais il ne devrait pas demander à la Chambre de voter un ordre du jour tendant à blâmer le

Gouvernement pour cession de ce bail à d'autres personnes.

L'honorable député de Toronto-sud (M. A. C. Macdonell) a blâmé l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) très modérément, c'est vrai, pour s'être éloigné du sujet de la discussion, mais il a fait lui-même la même chose. Malgré toute la justesse de son raisonnement, il était complètement hors de la question. Cette proposition ne dit pas que la politique du Gouvernement au sujet des baux de pâturages est mauvaise ; elle dit simplement que les circonstances qui ont entouré l'octroi de ce bail jettent du discrédit sur le Gouvernement. Examinons de quelle façon ce bail discrédite le Gouvernement. En 1902, un nommé Brown a adressé une pétition pour obtenir ce bail. Ce n'est pas là, je suppose, une honte pour le Gouvernement.

M. AMES : Quel est ce M. Brown?

M. MACLEAN : Son nom est Brown et restera toujours Brown, je suppose, pour la même raison que l'honorable député (M. Ames) conservera toujours son nom. M. Brown pétitionna pour obtenir ce bail, tout comme bien d'autres qui ont fait la même chose. Est-ce là ce qui constitue un discrédit pour le Gouvernement ? Cette demande, bien que faite au nom de Brown, a été faite évidemment par M. McGregor, ami intime de l'honorable député de Calgary (M. McCarthy). Ce n'est pas rare que des demandes de ce genre soient faites par l'intermédiaire d'agents, et il ne doit pas y avoir de mal à cela. On ne pouvait raisonnablement s'attendre à ce que M. Brown, qui habite le Montana, vint à Ottawa pour soumettre une demande d'un bail de pâturage. L'honorable député de Montréal (M. Ames) soulève une objection qui n'est pas juste. Il fait remarquer que la demande porte une certaine date et que le département l'a reçue trois jours après.

M. AMES : Le lendemain.

M. MACLEAN : Disons le lendemain, cela ne change rien à l'argument. Une des raisons pour lesquelles il voudrait que la Chambre approuve sa critique, c'est qu'une lettre ne peut pas venir du Montana à Ottawa en un jour. C'est indubitable. Mais si M. McGregor était l'agent de M. Brown, il a probablement écrit sa demande comme venant de la demeure de M. Brown, dans le Montana, afin, je suppose, de donner au département l'adresse du pétitionnaire, pour lui permettre de correspondre avec lui au besoin, ce en quoi il ne parait pas avoir réussi par la suite. Personne n'a tenté de cacher quoi que ce soit, ni de la part de M. McGregor, ni de personne autre. M. McGregor n'était pas sans savoir que s'il apposait ses initiales au-dessous du nom de M. Brown, il se trouverait beaucoup de monde au Canada pour savoir que c'est lui qui l'avait écrite.

Le point suivant est le décret de 1903 autorisant le ministre à accorder le bail à M. Brown. Est-ce là un acte déshonorant ? Des décrets du même genre ont été émis déjà. La démarche suivante est le transport-cession fait par M. Brown à la compagnie Galway. Je le répète, qu'y a-t-il de déshonorant pour le Gouvernement à ce que M. Brown a vendu ses intérêts dans ce bail à une tierce personne ? Il est vrai que le bail n'était pas encore accordé, mais le décret avait été promulgué et beaucoup de personnes dans l'Ouest ont assimilé l'un à l'autre. Le même fait s'est produit au sujet de la compagnie d'élevage de Grand-Forks. Les pétitionnaires semblent avoir accepté le décret comme un bail.

M. Brown vend donc ses intérêts à un citoyen canadien, M. Adamson. Personne ne contestera que M. Brown avait le droit de vendre ses intérêts à M. Adamson, si M. Adamson voulait les acheter. M. Adamson dit qu'il a acheté tous les droits de M. Brown et qu'il les lui a payés. On a prétendu que ce transport n'était pas sérieux car la compagnie Galway n'a été constituée légalement qu'ensuite. Je ne puis expliquer cela, mais il est possible que voici comment les choses se sont passées : la compagnie ayant acheté les intérêts de M. Brown en 1903 et le transport n'ayant pas été signé, plus tard, quand la compagnie fut constituée, le transport fut signé et daté du jour de la vente. Je ne crois pas qu'il y ait rien d'inconvenable dans cette formalité.

Je n'en vois pas l'illégalité et la compagnie Galway a fait exactement ce que toute autre personne ferait. Je n'ai pas eu d'explications d'aucune source à ce sujet, mais je conclus qu'il a dû en être ainsi. L'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) prétend que parce que M. Brown n'a pas payé le loyer ni rempli les conditions ordinaires des baux de pâturages, sa demande est devenue caduque et le décret est nul et de nul effet. Il est vrai que le département aurait pu refuser d'accorder le bail à M. Brown ou ses ayant droit, mais, comme le dit l'honorable ministre de l'Intérieur, le département est resté dans les limites de son droit en n'exigeant pas la stricte application des règlements dans cette affaire. Et le ministre ajoute qu'il arrive communément que les règlements ne sont pas appliqués strictement dans la concession des terres, et il a donné d'excellentes raisons pour cela. L'honorable député (M. Macdonell) n'avait pas besoin d'arguer que M. Brown ou ses ayants droit n'avaient pas droit au bail quand celui-ci fut accordé. Il était loisible au ministre de le faire s'il le jugeait à propos.

Maintenant, il ne paraî pas y vaoir de raison pour que le bail ne fût pas accordé, même à cette date avancée, à M. Brown ou à ses cessionnaires. Apparemment, on ne recherchait pas ces terres et il n'y a là rien dont puissent se plaindre les colons Lisons

le protêt de M. Duff et nous verrons combien peu il est sincère. Il prétend donner la raison pour laquelle il n'a pas fait de demande en concession de ces terres, et sa raison est mauvaise. Il dit qu'il existait une concession de réserve d'eau et que c'est ce qui l'a empêché de faire sa demande. Si réellement cette concession existait, elle ne pouvait lui nuire, puisqu'elle mettait cette réserve d'eau à sa disposition sans frais de location.

Je veux parler maintenant d'une allusion que l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) a faite au sujet de certaines de mes remarques au sujet de la concession d'irrigation Robins. Il a prétendu que j'avais dit que ce n'était pas l'affaire de personne de connaître les noms de ceux qui ont profité de la concession Robins. C'est une sage doctrine à énoncer. Mais l'honorable député n'est pas juste lorsqu'il torture le sens de mes paroles pour me faire dire que je pardonnerais à un député au Parlement de faire de l'argent avec des baux ou concessions obtenus du Gouvernement. Je dis que pas un honorable député n'a le droit d'aller dans un ministère demander une concession quelconque, et je ne crois pas que personne d'entre nous le fasse. Ce n'est ce qui est arrivé dans le présent cas. M. Adamson n'était pas député quand il a acheté cette concession. Il a fait son achat en 1903 et payé le prix convenu, et je crois qu'il n'est que juste qu'il voulût savoir ce qu'il avait acheté.

M. AMES : Quand M. Adamson et M. Turriff ont échangé un bail révocable pour un bail irrévocable, n'étaient-ils pas membres du Parlement ?

M. MACLEAN : Je ne sais pas si jamais un bail révocable a été accordé à la compagnie Galway, et je demande à l'honorable ministre de l'Intérieur de bien vouloir nous dire ce qui en est.

L'hon. M. OLIVER : Un bail sujet à révocation après deux ans d'avis fut accordé à cette compagnie.

M. AMES : C'est ce bail qui fut changé pour un bail irrévocable.

M. MACLEAN : Je n'en vois pas l'importance.

M. AMES : La valeur de la concession en fut augmentée de $20,000.

M. MACLEAN : Probablement, mais M. Adamson n'avait jamais accepté le bail. Je ne prétendrai pas qu'un bail irrévocable n'a pas plus de valeur qu'un bail révocable. Mais M. Adamson a pensé qu'en achetant de M. Brown la concession octroyée par décret, il s'agissait du décret de 1903 qui conférait le privilège d'enclos. Le ministre crut, d'après les documents, qu'il devait accorder un bail révocable, et je suppose que M. Adamson voulut s'assurer en sa qualité de président et pour le bénéfice de la compagnie Galway, que dans les circonstances c'est un bail irrévocable ou bail avec privilège d'enclos et non un bail révocable après un avis préalable de deux ans qu'il devait avoir.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ontario) : L'honorable député est tellement embrouillé sur les termes de cette résolution qu'il s'est amusé de fendre des cheveux en quatre à ce sujet. Je ferai remarquer d'abord que la motion n'est par dirigée contre l'honorable député de Humbolt (M. Adamson), mais contre le Gouvernement, ce qui paraît avoir échappé à son attention. Je crois que les circonstances qui entourent la vente du bail à la compagnie Galway jettent du discrédit sur le Gouvernement, et pour ce motif : c'est que, pendant trois ans, les colons mêmes et tous les éleveurs de l'Ouest furent exclus de l'usage de ces terres, qui ne furent assujetties à aucune des conditions ordinaires des baux de pâturages, et elles furent vendues avec un profit de plusieurs milliers de dollars à un éleveur canadien sérieux dès le lendemain du jour où le Gouvernement les eut concédées. Voilà ce qu'ont fait les hommes qui, en 1893, se proclamaient partisans du principe que la terre doit appartenir au colon et non au spéculateur.

Examinons maintenant la question de façon à dégager les faits essentiels des considérations qui ont un caractère plus ou moins technique. Quelle est la première circonstance qui nous frappe ? C'est que la personne à laquelle ce bail est supposé avoir été consenti, n'en a pas fait elle-même la demande, mais l'a faite, si réellement elle l'a faite, par l'intermédiaire d'une autre personne qui devint, vers le même temps, l'heureux détenteur d'un autre de ces baux irrévocables. C'est un fait qui a son importance. Si je m'en souviens bien, ce détail remonte à 1902. Maintenant, nous avons l'aveu des personnes qui ont discuté ce sujet, que ces terres furent interdites à la colonisation non seulement depuis le printemps de 1903, mais depuis le printemps de 1902. Je crois que c'est cela. Ainsi, quand j'ai affirmé tout à l'heure que l'accès de ces terrains avait été interdit pendant trois ans, c'est quatre ans que j'aurais dû dire. Leur accès fut interdit aux colons durant cette période ; il fut interdit à l'éleveur sérieux ; il leur fut interdit pendant quatre ans. Qu'arriva-t-il ? Un décret fut adopté le 23 mars 1903, qui autorisait la location des terres à partir du 1er juin 1903. Le bail devait stipuler les conditions ordinaires en pareil cas et que j'énumérerai dans un instant et devait en outre stipuler clairement le paiement par avance du prix du loyer à raison de 2 cents par acre. Jamais ce loyer ne fut payé, malgré les 30 jours de délai prévus. Sans que le département en ait eu connaissance, sans que M. Brown ait tenté de se

conformer à une seule des conditions du bail, sans même l'avoir accepté, sans avoir écrit au département par la suite, M. Brown cédait, le 17 septembre 1903, ses intérêts à M. Adamson, qui n'était pas alors, mais qui est aujourd'hui, membre du parlement. Passons au mois de décembre. Dans le mois de décembre, un décret fut rendu au sujet de ce bail et de deux autres, et ce bail en question, qui fut alors approuvé, excluait entièrement les colons de l'usage de ces terres pour une période de vingt et un ans.

Apparemment ce bail fut rédigé, mais celui du mois de juin, autant que j'ai pu m'en convaincre par les documents et par la discussion, n'avait pas été définitivement passé. Plusieurs avis furent adressés à M. Brown, mais tous restèrent sans réponse. Dans l'intervalle, les droits de cette personne, si elle en avait—je ne sais pas si elle en avait acquis—furent transférés à M. Adamson, aujourd'hui membre du Parlement. L'honorable député d'Humbolt a expliqué que durant cet intervalle, il était en négociations avec une personne qui, a-t-il dit, avait fait une opération peu rémunératrice avec le Gouvernement. La déclaration de l'honorable député d'Humbolt, au sujet de ce détail particulier de l'affaire, n'a aucun rapport imaginable avec la question en discussion. Le Gouvernement et le public n'ont rien à voir aux négociations entre le député d'Humbolt et M. Griggs, si c'est la personne à laquelle il voulait faire allusion. Ils n'ont rien à faire avec M. Griggs. M. Adamson se fit céder le bail et son devoir était de se présenter et payer le loyer. C'est ce qu'il a oublié de faire. Qu'arrivera-t-il ensuite ? Les choses en restèrent là. Des lettres furent envoyées en différents temps à M. Brown. Je ne saurais dire si c'est M. Adamson, le cessionnaire, qui les reçut, mais il parut plus tard sur la scène après une pressante mise en demeure du département de l'Intérieur, le 17 juillet 1903. On voudra bien se rappeler qu'à cette époque le député d'Humbolt avait été élu membre du Parlement par la circonscription qu'il représente encore et que son parent par alliance, M. Turriff, était également devenu membre du Parlement et avait l'honneur d'occuper un siège en cette enceinte. Qu'arriva-t-il alors? Ce terarin avait été interdit au public depuis le printemps de 1902. On en était à ce moment au 17 juillet 1905, et pas un sou de loyer n'avait été payé, bien que ce concessionnaire devait entre $2,400 et $2,600. Cet argent était la propriété du Trésor, non pas du ministre de l'Intérieur ou du Gouvernement. Que comportait la demande de M. Adamson ? Il avait demandé à bail irrévocable, avec privilège d'enclos, ces terres qu'il avait enlevées à l'usage du public pendant trois ans, et d'être libéré, lui le cessionnaire de ce bail, membre du Parlement, partisan de ce Gouvernement, du payement du loyer, $2,400, qu'il devait au Trésor fédéral. Telle est la demande qu'il a formulée. L'honorable député de la Colombie-Anglaise a dit, à mon grand étonnement, que cette demande était juste et raisonnable de la part d'un membre du Parlement et qu'il n'aurait pas la moindre hésitation à la faire lui-même s'il se trouvait dans la même situation.

M. GALLIHER : L'honorable député a pu être étonné, mais j'ai dit exactement ma pensée.

M. R. L .BORDEN : Je n'en doute pas. L'honorable député n'a pas besoin de craindre que je doute de sa parole : je l'ai crue telle qu'il l'a dite et je l'apprécie à sa juste valeur.

L'honorable ministre de l'Intérieur n'a mait pas à donner ainsi $2,400 des fonds publics. Il savait que ce n'était pas son argent ni l'argent du Gouvernement, et il sentait qu'en sa qualité de dépositaire des intérêts du peuple il n'était pas libre de le faire. L'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) a déclaré que si la proposition de l'honorable ministre de l'Intérieur, dont je parlerai tout à l'heure, avait été acceptée, il n'y aurait pas grand chose à reprendre.

Peut-être pas beaucoup, non, mais il aurait fallu en faire quand même, car le résultat aurait été que les concessionnaires n'auraient pas obtenu, c'est vrai, un bail irrévocable avec privilège d'enclos, mais ils auraient obtenu tout de même une remise du prix de leur loyer, soit $2,400 appartenant au Trésor. L'honorable ministre de l'argent du public. L'honorable ministre de l'Intérieur a parlé de cette question, et qu'en dit-il? Voici le mémoire officiel en vertu duquel le bail fut préparé et accordé, qu'on s'en rappelle bien, à l'honorable député d'Humboldt :

> Je crois qu'on peut conclure du rapport ci-joint qu'il était entendu qu'on délivrera à M. H. P. Brown un bail avec privilège d'enclos sans la condition relative à la révocation après un avis de deux ans.

Cette note est la réponse du ministre à un fonctionnaire du ministère qui voulait savoir à quoi s'en tenir au sujet des $2,400, qui auraient dû sortir des goussets du cessionnaire pour tomber dans le trésor public. L'honorable ministre de l'Intérieur fit la proposition suivante, qu'on ne manquera pas de trouver généreuse, à la personne, son ami politique et partisan, qui vint lui faire la demande dont je viens de parler. Il dit :

> Pour ces raisons, je ne vois pas d'objection à accorder un bail au cessionnaire de M. Brown. . .

C'est-à-dire l'honorable député d'Humbolt.

> . . .le loyer devant compter à partir de la date du premier paiement semestriel du loyer, pourvu qu'il soit stipulé dans le bail que ce

bail est susceptible d'être résilié après un avis de deux ans.

Telle fut la proposition du ministre. Un député de cette Chambre, partisan du Gouvernement, demanda certaines concessions au Gouvernement en sa qualité de cessionnaire d'un certain bail. Le ministre de l'Intérieur se montra favorable et répondit : Non; je n'accorderai pas tout ce que vous demandez, mais je n'exigerez pas de vous les $2,400 de loyer dus, qui sont, naturellement la propriété du public, pourvu que vous changiez une des conditions de ce bail; c'est ce compromis que l'honorable député d'Humbolt accepta. Tels sont les faits patents, indéniables, dépourvus de tout artifice et que personne, pas même l'honorable ministre de l'Intérieur n'aurait la hardiesse de contredire en tout ou en partie.

Qu'arriva-t-il ? Le bail fut rédigé et signé, comme l'honorable ministre l'a avoué, et l'honorable député d'Humbolt l'accepta à ces conditions. Qu'arriva-t-il ensuite ? L'influence de l'honorable député d'Assiniboïa-est (M. Turriff) fut mise en jeu. Depuis le mois de février 1906, jusqu'au 6 mars, puis jusqu'au 12 mars 1906, des négociations furent entamées pour que non seulement il fût fait remise à notre honorable collègue—le cessionnaire du bail —de la somme de $2,400 qu'il aurait dû verser au Trésor public, mais que la condition stipulée par le ministre de l'Intérieur fut extirpée du bail. Ainsi, bien que le ministre de l'Intérieur eût refusé de maintenir les conditions du bail primitif et de faire remise du montant des arriérés du loyer, bien que l'honorable député d'Humbolt eût agréé ce refus et acquiescé aux stipulations d'un contrat passé avec l'Etat, l'honorable député d'Humbolt réussit, entre les mois de février et mars 1906, à amener un changement complet de politique et à obtenir du ministre exactement ce qu'il avait demandé en premier lieu. Tous les honorables députés de la droite qui ont porté la parole sur cette affaire, ont dit qu'ils n'y voyaient rien de déshonorant pour le Gouvernement. Alors qu'est-ce que tout ceci ? L'honorable ministre de l'Intérieur n'a-t-il pas pesé toutes ces objections ? Il dit qu'il n'a pas pu faire autrement; qu'il se trouvait lié par un décret et que c'est l'habitude pour le département d'être plutôt généreux qu'exigeant dans les cas de ce genre.

C'est l'aveu candide que le ministre de l'Intérieur nous a fait. Il s'est montré généreux et indulgent à l'endroit des privilèges des concessionnaires. Il n'est pas le mandataire des concessionnaires, il est le mandataire du peuple canadien. Quel empressement a-t-il déployé en faveur des droits du public ? Il s'estimait lié par un décret. Ne sait-il pas qu'aux termes du bail qu'il avait ordonné lui-même de préparer, et qu'aux termes du premier décret il n'était pas tenu de concéder un seul acre de terre à ces personnes ? Ne savait-il pas que toutes les conditions de ce bail avaient été violées ? L'honorable député de Toronto (M. Macdonell), qui a fait un admirable exposé de la question a fait voir les stipulations du bail qui n'ont pas été respectées mais violées.

Le mépris des conventions est flagrant. Ces stipulations prescrivent que le loyer devra être payé, sinon le ministre aura le droit absolu de révoquer le bail; que le concessionnaire ne pourra transporter ses droits sans le consentement du ministre ; que le concessionnaire devra dans le temps indiqué placer sur sa concession le tiers du total requis des bestiaux. Pas une seule de ces conditions n'a été remplie ; pas une seule tête de bétail, autant qu'on a pu s'en assurer, n'a été mise en pacage sur la concession.

Aux termes du bail, le ministre exerçait la plus complète autorité en la matière, mais il nous dit bien tranquillement qu'après avoir conclu avec ces personnes un contrat en vertu duquel elles s'engageaient à faire certaine concession en échange de la remise de $2,400 de loyer dus au Trésor, il se sentait contraint par un décret de leur accorder exactement ce qu'elles avaient demandé et de ne leur rien exiger du loyer qu'elles devaient au Trésor. Qu'est-ce qui a empêché le ministre de dire à ses collègues en conseil : " Ces personnes n'ont pas payé de loyer depuis deux ans ; elles doivent au pays la somme de $2,400 ; j'ai consenti à leur en faire remise, à condition qu'elles se désistent du droit de ne pas être dépossédées après un avis de deux ans ; nous avons fait ces conventions et j'ai accordé un bail basé sur ces stipulations. Mais maintenant, bien que j'aie signé le bail, elles exigent les privilèges concédés par décret. Je prie donc le Gouverneur en conseil de révoquer ce décret et de mettre à exécution selon ses termes propres la convention que j'ai passée avec elles dans le mois de juillet 1905." Si le ministre de l'Intérieur avait adopté cette ligne de conduite, pas un seul de ses collègues n'aurait osé prétendre que cette révocation n'était pas dans l'ordre.

Je ne crois pas qu'il me reste beaucoup à ajouter, hormis de relever une couple d'observations que le ministre de l'Intérieur a faites. Il a affirmé que ces personnes n'avaient retiré aucun bénéfice de leur concession. Si c'est bien le cas, c'est qu'elles n'ont pas rempli les conditions du bail qu'elles s'étaient engagées à respecter, c'est qu'elles n'avaient pas mis en pâturage sur ces terres le nombre de bestiaux qu'elles devaient y mettre, à peine de résiliation du bail. J'ai compris que le ministre a dit que les concessionnaires n'avaient pas encore la jouissance de la terre. Pourquoi alors le décret dit-il clairement que les terres sont en la possession induscutable du locataire ou de son ayant droit ? Dans

les circonstances, la nature de cette transaction ne laisse aucun doute dans mon esprit. C'est une opération qui mérite la condamnation de la Chambre et je n'hésite pas à voter pour la motion que l'honorable député d'Alberta a présentée.

(La proposition de M. Herron, mise aux voix, est rejetée.)

ONT VOTE POUR :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Lalor, |
| Ames, | Lefurgey, |
| Armstrong, | Lennox, |
| Avery, | Lewis, |
| Barr, | Macdonell, |
| Bennett, | MacLaren, |
| Bergeron, | McCarthy (Calgary), |
| Blain, | Marshall, |
| Borden (Carleton), | Monk, |
| Boyce, | Morin, |
| Brabazon, | Paquet, |
| Bristol, | Perley, |
| Broder, | Pringle, |
| Chisholm (Huron), | Reid (Grenville), |
| Cockshutt, | Schaffner, |
| Crocket, | Smith (Wentworth), |
| Daniel, | Sproule, |
| Elson, | Walsh |
| Foster, | (Huntingdon), |
| Fowler, | White, |
| Gunn, | Wilmot, |
| Henderson, | Wilson, |
| Herron, | (Len. et Adding.), |
| Hughes (Victoria), | Worthington, |
| Kemp, | Wright (Muskoka)—49. |
| Lake, | |

ONT VOTE CONTRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Archambault, | Loggie, |
| Aylesworth. | Lovell, |
| Beauparlant, | Macdonald, |
| Bole, | Maclean |
| Borden | (Lunenburg), |
| (sir Frederick), | McCool, |
| Boyer, | McCraney, |
| Brodeur, | McIntyre |
| Brown, | (Strathcona), |
| Campbell, | McKenzie, |
| Carrier, | McLennan, |
| Carvell, | Marcile (Bagot), |
| Cash, | Martin (Montréal, Ste- |
| Chisholm | Marie), |
| (Antigonish), | Mayrand, |
| Clarke, | Meigs, |
| Conmee, | Miller. |
| Delisle, | Oliver, |
| Demers, | Parmelee, |
| Derbyshire, | Parent, |
| Desjardins, | Pickup, |
| Dubeau, | Ratz, |
| Fielding, | Reid (Ristigouche), |
| Finlay, | Rivet, |
| Finlayson, | Robitaille, |
| Fisher, | Roche (Halifax), |
| Galliher, | Ross (Rimouski), |
| Geoffrion, | Ross (Yale-Caribou), |
| Girard, | Savoie, |
| Hall, | Schell (Oxford), |
| Harty, | Sloan, |
| Hughes | Stewart, |
| (King, I.P.-E.), | Talbot, |
| Jackson (Selkirk), | Telford, |
| Johnston, | Templeman, |
| Kennedy | Tolmie, |
| Lanctot, | Turgeon, |
| Lapointe, | Turriff, |
| Laurier (sir Wilfrid), | Verville, |
| Lavergne | Walsh (Montréal, Ste. |
| (Drum. et Arth.), | Anne), |
| Law, | Watson, |
| Lemieux, | Wright (Renfrew), |
| Logan | Zimmerman—80. |

ONT PAIRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Ministériels. | Opposition. |
| Calvert, | Taylor, |
| Laurence, | Ganong, |
| McColl, | Ward, |
| Gervais, | Porter, |
| Gordon, | Clements. |
| Guthrie, | Lancaster, |
| Carney, | McLean (I.P.-E.), |
| Macpherson, | Forget, |
| Paterson, | Jackson (Elgin), |
| Dyment, | Roche (Marquette), |
| Smith (Oxford), | Clare, |
| Tobin, | Northrup, |
| Black, | Christie, |
| Crawford, | Martin (Queen), |
| Copp, | Tisdale, |
| Greenway. | Léonard, |
| Béland, | Stockton, |
| Pardee, | Staples, |
| Emmerson, | Cochrane, |
| Devlin (Nicolet), | Haggart, |
| Devlin (Wright), | Seagram, |
| Sinclair, | Barker. |
| Smith (Nanaïmo). | Osler. |

## INCIDENT RELATIF A LA VERSION FRANCAISE DES "DEBATS".

M. A. M. BEAUPARLANT (Saint-Hyacinthe) : Monsieur l'Orateur, avant que cette Chambre se forme en comité des subsides je crois devoir faire une observation sur les retards apportés dans la version française des " Débats ".

Le 17 janvier dernier, j'interpellais, en français, deux membres du Gouvernement, dans l'intérêt de personnes ne parlant et n'entendant que la langue française. Les informations demandées me furent fournies régulièrement, mais en anglais.

Il n'est ni dans mon intention ni dans mon droit de me plaindre en aucune façon de ce procédé, d'autant moins que les officiers respectifs des départements intéressés, en état de me fournir les informations désirées, se trouvaient être des employés de langue anglaise, ayant à me renseigner dans le court délai fixé par les règles de cette Chambre, et qui ont, au reste, fait la chose avec toute la bonne volonté et l'empressement désirables.

Je veux trop sincèrement le maintien sur un pied d'égalité des deux langues officielles au Parlement, pour commettre l'inconséquence de demander que celle que mes concitoyens de la province de Québec et moi parlons le plus commodément ait, en aucune circonstance, la préséance ou la préférence sur l'autre. Je ne demande qu'un traitement égal pour l'une ou pour l'autre et je regrette que la légitimité de cette pré-

tention semble méconnue chez certains employés de l'Imprimerie nationale dont la nomination ne date pas d'hier, mais d'un peu plus d'une dizaine d'années, et qui paraissent, à dessein, ne pas avoir pour notre langue les dispositions équitables que nous nourissons pour la leur.

Ce dont je me plains, monsieur l'Orateur, c'est des retards apportés, non pas aux départements intéressés, mais quelque part,—d'après informations persistantes,—à l'Imprimerie nationale, dans la mise en page et la distribution due à chacun de nous à titre de membre de la Chambre et comme représentant, de la version officielle française des " Débats ", et d'autres documents, afin que nous puissions en communiquer la teneur aux intéressés en temps opportun.

C'est le 17 janvier que je faisais ces interpellations, et ce n'est que du 6 février que je suis en position de transmettre aux intéressés, dans une langue qu'ils entendent, des nouvelles de la situation qui leur est faite.

Or, je ne pouvais pas leur transmettre ces nouvelles tardives sans les accompagner, ou les faire suivre, à titre d'explication, de la protestation que j'enregistre en ce moment.

Outre les inconvénients immédiats, individuels, si je puis m'exprimer ainsi, que ces retards comportent, ils finissent par créer des situations embarrassantes que, avec toute la bonne volonté de la majorité des membres de la Chambre, il est quelquefois difficile de corriger sans laisser de traces.

Je conclus donc, monsieur l'Orateur, en demandant qu'on s'enquière, ou que le comité des débats s'enquière avec précision des causes et des auteurs de ces retards, puis qu'ordre soit donné à qui et par qui de droit, ou que des arrangements différents soient adoptés pour que ces irrégularités et ces inconvénients cessent d'abord et ne se renouvellent plus à l'avenir.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Je crois que l'honorable député (M. Beauparlant) a absolument raison de protester comme il vient de le faire. Je ne crois pas cependant qu'il ait raison de se plaindre du service de l'Imprimerie nationale. Je ne saurais dire si la faute retombe toute sur l'imprimerie, ou sur quelque personne, mais je crois que le comité des débats est responsable de la plupart des abus dont vient de se plaindre l'honorable député. Le comité n'a siégé que deux fois depuis la session. Je me suis plaint moi-même, et je suis membre de ce comité, que nous ne nous réunissons pas assez souvent, et nous ne paraissons avoir aucun recours. Je suis heureux de l'intervention de l'honorable député, car elle nous fournira l'occasion, à la prochaine réunion du comité des débats, de nous occuper de ce grief.

(La motion de sir. Wilfrid Laurier est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

M. BEAUPARLANT.

La discussion est renvoyée à une prochaine séance.

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Quelles affaires viendront en discussion demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Une couple de projets de loi et le budget.

M. R. L. BORDEN : Quels projets de loi?

Sir WILFRID LAURIER : Le projet de loi sur les chemins de fer et celui qui concerne l'exportation de l'énergie électrique.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure et quarante minutes, vendredi matin.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 22 février 1907.

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

### MOTION D'ORDRE.

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que les projets d'intérêt public soient inscrits en tête de l'ordre du jour tous les lundis à partir de lundi prochain, pour venir en délibération à huit heures du soir durant le reste de cette session.

M. D. HENDERSON (Halton) : Je sais, que cette question a été débattue ici, il y a quelques jours, mais il n'a guère été tenu compte de ses conséquences probables. A mon avis, cette motion tendrait à exclure la délibération des motions, à partir d'aujourd'hui jusqu'à la fin de la session. Il figure au feuilleton de la Chambre nombre d'avis de motions, et plusieurs députés comptaient être en lieu de les discuter. La Chambre se réunit à trois heures ; les affaires ordinaires prennent quelque temps, et souvent les incidents soulevés avant de passer à l'ordre du jour entraînent des débats qui se prolongent même au-delà d'une heure ; puis viennent les questions adressées au Gouvernement, et alors il est bien près de six heures. Il me semble que d'ici à la fin de la session, il n'y aurait plus d'occasion de discuter les avis de motion. Cette proposition n'est qu'au bénéfice de ceux qui ont à l'ordre du jour des projets d'intérêt public, et, pour ma part, je ne saurais l'approuver.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : L'honorable député porte une accusation injuste, à mon avis. Je lui ferai observer que les projets d'intérêt public ne sont que des avis de motions qui ont pris leur forme définitive et concrète. Les projets de loi appelés à se transformer en lois sont de plus haute importance que les avis de motions.

Il est possible qu'ils soient d'égale importance ; je n'essaie pas de les classifier par ordre d'importance ; mais je prétends qu'un projet d'intérêt public mérite tout autant de considération, parmi les affaires à l'ordre du jour, qu'un avis de motion. Il y a des projets de loi de la plus haute importance, et si l'honorable député soulève cette objection, c'est que parmi ces projets il en est un auquel il est hostile.

M. HENDERSON : Que l'honorable député soit sans crainte.

M. W. F. MACLEAN : Sans doute, je ne suis pas en lieu de m'alarmer ; mais mon honorable collègue est fort inquiet, lui.

M. HENDERSON : Pas le moins du monde.

M. W. F. MACLEAN : Comme il ne nous reste plus qu'un seul jour, la proposition acceptée par le premier ministre portant que les avis de motion aient priorité, l'après-midi, et les projets d'intérêt général, priorité le soir, cette proposition, dis-je, me semble légitime, et je lui donne mon appui.

Sir WILFRID LAURIER : A cet égard le Gouvernement a tenu à consulter les vœux des députés. Lundi est un jour réservé aux affaires d'initiative parlementaire et peu importe la répartition qu'on fera des travaux. Nous accepterions tout aussi volontiers l'avis du député de Halton (M. Henderson) que celui du député d'York-sud (M. W. F. Maclean). A cet égard, le Gouvernement est aux ordres de la Chambre.

## DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport de la gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest 1906, déposé par sir Wilfrid Laurier.

Le rapport de l'auditeur général relatif au ministère des Postes et à la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, déposé par l'honorable M. Fisher.

## DEMANDE D'UN DOSSIER.

M. ARMAND LAVERGNE : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je tiens à demander au ministre de la Milice ce renseignement-ci : quand la correspondance relative au fusil Ross sera-t-elle déposée sur le bureau?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est un dossier fort volumineux, mais j'espère que le dépôt en sera fait, à assez brève échéance. En même temps, je désire apporter une réponse à la question que m'a posée, hier même, M. Foster à l'égard d'un dossier; dans deux ou trois jours, la confection du dossier relatif à la correspondance en question sera terminée et la semaine prochaine, certainement, ce dossier sera déposé sur le bureau de la Chambre. Je suis désolé de ce retard.

## QUESTION RELATIVE AUX COMMUNICATIONS AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I.P.-E.) : Je désire demander un renseignement au ministre intérimaire des Travaux publics : les communications télégraphiques entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme sont-elles rétablies ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Les communications télégraphiques n'ont pas encore été rétablies.

M. R. L. BORDEN : Le ministre pourrait-il nous dire quand ces communications seront rétablies ?

L'hon. M. FISHER : Le dernier rapport que j'ai reçu m'informe qu'il n'est guère probable que ces communications soient reprises avant le printemps, vu qu'il est impossible de réparer le câble, avant que les glaces se soient retirées du détroit. Peut-être devrais-je ajouter qu'il existe des communications constantes, par le système télégraphique sans fil Marconi.

M. A. A. McLEAN : Ce système fonctionne-t-il aujourd'hui ?

L'hon. M. FISHER : Il fonctionne actuellement en ce sens que les bateaux munis de l'appareil Marconi, dans le port de Pictou, peuvent transmettre des messages. Tous les messages délivrés à ces bateaux sont transférés, de ces navires mêmes, au bureau dans l'île du Prince-Edouard, et acheminés à leur destination dans l'île; mais les navires ne demeurent pas constamment au port tous les jours et lorsqu'ils sont ailleurs, il faut que les messages attendent leur retour. Dans l'intervalle, le Gouvernement a donné des ordres et effectué des arrangements avec la compagnie Marconi pour la construction d'une station Marconi de nature permanente, dans le voisinage de Pictou, et cette station sera en mesure de communiquer constamment avec le bureau du cap Bear. La construction de cette station n'est pas encore terminée, mais elle le sera bientôt, j'espère.

M. W. F. MACLEAN : Le système Marconi transatlantique, que nous avons subventionné il y a quelques années, fonctionne-t-il?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. R. L. BORDEN : Espère-t-on qu'il fontionnera bientôt?

## DEMANDE D'UN RAPPORT.

M G. V. WHITE (Renfrew-nord) : Il y a quelques semaines, le directeur général des Postes m'a informé que le rapport définitif sur les études relatives au canal de la baie Georgienne serait déposé sur le bureau, vers la fin de janvier. Le ministre

des Travaux publics pourrait-il nous dire quand se fera le dépôt de ce rapport?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Je ne suis pas allé aux renseignements, à cet égard, dernièrement. Je m'informerai de la chose et je fournirai à l'honorable député le renseignement désiré.

INCIDENT.—LE BLE DU YUKON.

L'hon. M. PATERSON propose à la Chambre de délibérer en comité des subsides.

M. A. THOMPSON (Territoire du Yukon): Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire appeler l'attention du ministre de l'Agriculture et celle des députés sur le fait que j'ai ici un échantillon de blé récolté dans le territoire du Yukon. Ce blé a été cultivé dans la latitude 63 à un endroit connu sous le nom de Minto, au Yukon. Ce matin même, j'ai soumis cet échantillon à l'examen du comité de l'agriculture et à deux fonctionnaires de notre station agronomique centrale, et tous deux ont déclaré, d'un commun accord, que c'est un blé de qualité supérieure, ne le cédant en rien à celui produit dans les territoires du Nord-Ouest.

Des VOIX : Très bien !

M. THOMPSON : C'est un véritable bonheur pour moi de pouvoir déposer cet échantillon sur le bureau de la Chambre, afin que les députés l'examinent. Ce sera peut-être le moyen de dissiper certaines idées erronées qui ont cours à l'égard du territoire que j'ai l'honneur de représenter.

L'hon. M. FOSTER : Serait-ce aller trop loin que de demander quel est le chiffre de la production de blé du Yukon ?

M. THOMPSON : Je ne saurais préciser à cet égard ; seulement je tiens de celui qui a récolté cet échantillon que rien ne s'oppose à la culture de cette céréale et qu'au cours de cinq années, les gelées d'été ont été assez rares. Il s'agit ici de M. Thomas McKay, qui habitait autrefois le comté de Lambton ; outre ce blé, il a récolté de l'orge, de l'avoine et des pommes de terre.

Des VOIX : Très bien.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AU CHEMIN DE FER LA BAIE D'HUDSON.

M. W. E. KNOWLES (Assiniboïa-ouest) : Monsieur l'Orateur, il y a deux jours vous avez mis en délibération une proposition qui figurait depuis plusieurs semaines sous mon nom à l'ordre du jour ; cette proposition tendait à encourager l'établissement d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. Quand la motion est venue en discussion, j'en ai demandé le retrait, pour la raison que je désirais la présenter sous une autre forme, comme je le fais en ce moment. Je propose donc, sur la motion de passer à l'examen du budget, la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu :

De l'avis de cette Chambre, il est d'urgence absolue que le Gouvernement fasse toutes les démarches possibles en vue de la construction, à brève échéance, d'un chemin de fer se dirigeant jusqu'aux bords de la baie d'Hudson.

Monsieur l'Orateur, il arrive par une heureuse coïncidence, qu'au moment même où le député du Yukon (M. Thompson) vient de déposer sur le bureau de cette Chambre un échantillon de blé récolté dans cette contrée—contrée que j'ai eu moi-même le plaisir d'habiter pendant une année—j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre mes vues sur la possibilité de cultiver le blé dans cette région reculée de l'extrême nord du demi-continent nord-américain. Je tiens à expliquer l'attitude que j'ai prise en saisissant la Chambre de cette question. C'est une question de haute importance, d'urgence même, et cela à cause de l'impérieux besoin qui se dresse devant les populations de l'Ouest, relativement à l'industrie des transports, question qui s'impose aux plus vives préoccupations du Gouvernement et de cette Chambre et qui appelle une solution, à brève échéance.

Je désire dire d'abord dans quelle mesure les populations de l'Ouest utilisent les voies de transport, aujourd'hui à leur disposition. Il est un fait que j'ai à peine besoin de mentionner ici, puisqu'il est connu d'une extrémité à l'autre du pays, et je regrette de le dire, un fait devenu peut-être notoire dans le monde entier ; c'est qu'au cours de ces dernières semaines ou de ces derniers mois, le grand district des prairies du Canada a malheureusement subi une épreuve qui a pris toutes les proportions d'un désastre : je veux dire l'insuffisance des moyens de transport. A différentes reprises, sous une forme ou l'autre, on a soumis ce fait à l'examen de la Chambre. Au début de la session, le député de Qu'Appelle (M. Lake) nous a exposé tous les embarras éprouvés dans le transport du combustible, pour l'usage des colons. Cet exposé de faits donna alors lieu à un débat assez prolongé ; mais, je regrette de le dire, le malheureux état de choses que nous avons alors tous déploré a pris, plus tard, des proportions encore bien plus graves.

Je désire présenter ici quelques observations sur cette insuffisance de nos moyens de transport et dire comment elle influe sur trois branches de notre commerce de l'Ouest dans lesquelles nous sommes le plus largement intéressés. Je signalerai, d'abord, les sérieux inconvénients et les pertes financières éprouvées par nos populations de l'Ouest dans le commerce de grain. Cette année, nous avons eu une belle récolte : 89,000,000 de boisseaux de blé, d'après l'estimation du ministère. Une récolte de 89,-

rions alors à près de 750 milles de Churchill ou à environ la même distance qui nous sépare de Fort-William. Cette voie ferrée croiserait le réseau du chemin de fer canadien du Nord à deux endroits et se raccorderait au Grand-Tronc-Pacifique.

Je n'entreprends pas de dire de quelle manière il faut construire le chemin de fer de la baie d'Hudson ; je me contente d'indiquer le moyen de remédier à la situation. En effet, si le grain était rendu à Fort-Churchill et s'il n'y avait pas assez de navires pour l'exporter, on pourrait l'entreposer et le garder à cet endroit, pourvu qu'il y eût un outillage et des installations convenables.

Les renseignements que je possède démontrent que l'automne est la meilleure saison de l'année pour la navigation dans les eaux de la baie d'Hudson. S'il était impossible d'exporter le grain, on pourrait l'entreposer sur les lieux, mais il est probable que le consommateur le recevrait à peu près au même temps que s'il prenait la route de Fort-William.

De même, pour les bestiaux. J'imagine que, dans l'Ouest, partout où l'on a exporté des bestiaux cette année, on s'est ressenti des ennuis et des pertes causées par la difficulté éprouvée à obtenir des wagons. Dans les cours du chemin de fer à Yorkton, des bestiaux ont attendu deux semaines avant de pouvoir être transportés. Une foule de ces ennuis disparaîtraient, j'en suis sûr, si le chemin de fer de la baie d'Hudson était construit. Je ne suis pas prêt à décrire le pays que traverserait la voie ferrée entre le Pas et Churchill, bien que je l'aie visité et que je connaisse un peu le terrain. Je comprends qu'il y aura bien des empêchements à surmonter, des cours d'eau et des marais à franchir, mais il n'y a pas d'obstacles dont le génie civil ne vienne à bout. Lorsque j'envisage l'immensité des avantages qui découleraient de cette entreprise, je suis d'avis qu'on devrait se mettre à l'œuvre et que le Gouvernement est tenu d'étudier ce projet avec la plus grande sollicitude dans l'intérêt de la population de l'Ouest.

M. G. E. McCRANEY (Saskatchewan) : Le nombre insuffisant des wagons de chemins de fer est un problème qui s'impose aux habitants de l'Ouest depuis un si grand nombre d'années qu'il est devenu fastidieux et que quelques-uns d'entre nous s'en préoccupent peu. Si, dans ces derniers temps, il a plus éveillé notre attention c'est qu'il se rattache à la question du combustible. De celle-ci, je me contenterai de dire que, dans ma circonscription, il y a toujours eu du combustible en abondance et que, si le besoin s'en est fait sentir ailleurs, il faut l'attribuer à l'insuffisance des moyens de transport. Je corrobore les assertions de celui qui a pris la parole avant moi.

La situation dont nous nous plaignons ne dépend pas des rigueurs du présent hiver ni de la question du combustible. Longtemps avant le temps froid, l'insuffisance du nombre des wagons était démontrée et les rigueurs de la température ont plutôt servi de prétexte que d'excuse aux compagnies de chemins de fer. Les effets du manque de wagons et les difficultés que nos cultivateurs éprouvent pour rendre leur grain et leurs bestiaux au marché se font sentir dans toutes les entreprises commerciales.

Dans un pays comme celui-là—je parle surtout de la zone des terres à blé que je connais mieux—le crédit joue un grand rôle pour ceux qui ne joignent pas l'élevage à la culture. Les banques rendent de grands services à nos cultivateurs, même aux plus riches. Les prêts sont généralement remboursables le 1er novembre. C'est l'usage, il me semble, dans la plupart des transactions, achats ou ventes de terrains, créances chirographaires ou autres. Les nôtres considèrent que le 1er novembre est une date où ils peuvent légitimement s'attendre à convertir leur grain en espèces sonnantes. Un cultivateur se rend à la ville. Il espère se procurer un wagon mais il doit attendre un temps illimité. Parfois, les élévateurs de l'endroit sont remplis ou peu s'en faut ; dans ce cas, les acheteurs se font rares, ce qui lui est préjudiciable. Lorsque les élévateurs sont pleins, il doit accepter pour son grain un prix qu'il refuserait autrement, car il y a peut-être dans les réservoirs des élévateurs du grain d'une qualité inférieure au sien, ou bien il doit le garder. D'ailleurs, dans l'Ouest, on a été incapable de vendre du grain même à vil prix.

Les nouvelles que je reçois de Rosthern, qui expédie près d'un million de boisseaux de blé chaque année et qui renferme huit élévateurs, m'apprennent que les deux tiers environ des grains destinés à l'exportation sont encore détenus par les cultivateurs. Tout ce grain doit être porté au marché pendant l'hiver. Dès les premiers jours du printemps, nos cultivateurs doivent se rendre sur leurs terres. Dans l'intervalle, ils doivent payer l'intérêt à un taux plus élevé que celui qui a cours ordinairement. Ils ne pourront vendre leur grain qu'après les semailles lorsque l'ouvrage diminuera. C'est toujours un grand désavantage pour le cultivateur car, non seulement, il doit payer à la banque l'intérêt des sommes qu'il a empruntées pour faire face à ses dépenses de l'année précédente, mais il doit aussi solder la prime d'assurance et subir la perte provenant de la déperdition de poids. En fin de compte, c'est toujours lui qui paie la prime d'assurance, soit directement soit indirectement.

Je ne crains pas de dire qu'à l'heure qu'il est le problème le plus important pour les habitants de l'Ouest, c'est celui du manque de wagons de chemins de fer. La question des tarifs des voyageurs ou des mar-

chandises les préoccupe moins. Ils se plaignent de ne pas pouvoir se procurer de wagons à aucun prix, et c'est sur cette situation que nous prions le Gouvernement d'appeler l'attention de la commission des chemins de fer, afin qu'elle y remédie le plus tôt possible. Il nous dira à bon droit, j'en suis sûr, que la commission des chemins de fer n'épargne aucun effort. Les travaux que nous lui avons imposés prouvent quelle haute estime elle inspire, et je dois dire qu'elle a jusqu'ici merveilleusement réussi dans l'accomplissemsent de sa tâche.

A mes yeux, le seul remède que le Gouvernement pourrait appliquer serait d'augmenter le nombre des membres de la commission et de les distribuer ici et là, notamment dans la ville de Winnipeg, afin qu'une division de la commission consacre tout son temps à la solution de cette question ; car cet état de choses n'est pas l'œuvre d'un seul jour et on ne pourra pas le faire disparaître avant quelques années, il me semble.

Les habitants des prairies sont éloignés des cours d'eau qui, dans l'Est, servent so souvent de moyens de transport. Ils sont à 1,500 milles des foyers industriels où ils s'approvisionnent et à une distance double des marchés où ils vendent leur produits. La houille qui leur sert de combustibles gît au pied des montagnes Rocheuses, à quelques centaines de milles de plusieurs consommateurs. Heureusement, dans la zone septentrionale, il y a du bois en abondance, mais il faut le faire apporter par les voies ferrées et, cet hiver, le nombre des wagons a été insuffisant.

Tributaires des chemins de fer qui, je l'avoue, ont assuré la colonisation de l'Ouest dans des conditions satisfaisantes, nous comprenons que ceux-ci sont tenus de répondre à nos exigences. Nous ne faisons pas de reproches aux directeurs des compagnies de chemins de fer, car nous reconnaissons qu'ils ont fait tout ce qu'il était humainement possible de faire pour améliorer la situation. C'est ma conviction qu'une enquête révélerait plusieurs actes d'héroïsme de la part des employés qui ont eu à lutter contre les rigueurs extrêmes de la température. On s'apercevrait qu'ils ont soutenu cette lutte non seulement pour gagner leur vie, mais afin de remplir leur devoir envers le public dans un sentiment qui, évidemment, ne faisait pas battre le cœur de leurs patrons. La situation dont nous avons eu à nous plaindre cet hiver doit être attribuée en grande partie à l'esprit d'économie de ceux qui réglaient les dépenses des chemins de fer. Il est difficile de comprendre comment les directeurs de grandes entreprises, telles que les chemins de fer, aient assez peu de prévoyance et de souci de leurs propres intérêts pour laisser les choses s'aggraver au point où elles en sont rendus dans l'Ouest. Et cette remarque ne s'applique pas seulement à cette partie du pays.

M. McCRANEY.

Partant, nous voyons aux prises le public, d'une part et les compagnies de transport, de l'autre—l'un désire obtenir des moyens de transport suffisants et les autres négligent ou refusent de contenter ce désir. Ceux qui savent ce qui se passe dans n'importe quelle grande ville du Canada et connaissent le nombre des voyageurs qui doivent se tenir debout, comprennent que cet antagonisme prévaut dans l'Est, aussi bien que dans l'Ouest, non seulement sur nos voies ferrées mais ailleurs aussi. J'espère que la commission persuadera aux administrateurs et aux directeurs des chemins de fer qu'ils ont tout à gagner en accueillant les demandes de la population dans un autre esprit que celui qui semble les animer aujourd'hui.

Aucun projet n'est aussi agréable à la population de l'Ouest que celui de l'établissement d'un chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson. A vrai dire, la baie d'Hudson est une grande mer intérieure sous la même latitude que les Iles Britanniques. A ce point de vue, elle doit nous paraître moins redoutable qu'une mer arctique, ainsi qu'on la décrit si souvent. Fort-Churchill est à la même distance des Iles Britanniques que Montréal. La distance du point le plus rapproché du Pas, ou un chemin de fer se rendrait, à Fort-Churchill est d'environ 500 milles, à peu près la même distance qui sépare Prince-Albert ou Battleford de Winnipeg.

Ce n'est pas mon dessein d'attacher une importance excessive à la route de la baie d'Hudson et je me contenterai de dire qu'elle offre un débouché au commerce considérable de notre territoire occidental. Il existe plusieurs artères commerciales et nous désirons les utiliser toutes. Plus nous connaîtrons notre patrie, plus nous aurons confiance en elle. Les délibérations de la Chambre ont établi que des milieux qui nous paraissaient n'offrir aucune importance ont acquis une immense valeur. On nous dit parfois que le pays qui s'étend entre le Pas, l'endroit le plus rapproché du chemin de fer, et Fort-Chuchill ne vaut pas la peine d'être exploré, mais nous apprenons peu à peu à le connaître mieux.

L'autre jour encore, au comité de l'agriculture, M. Macoun nous disait qu'on pourrait cultiver du blé sur les rives de la baie d'Hudson. Nous croyons qu'il existe dans cette contrée de vastes étendues de terre arable et du bois en abondance. J'ignore s'il y a des minéraux là-bas, mais peut-on croire que cette région est plus mal partagée que les autres sous ce rapport. Indépendamment des avantages de la route de la baie d'Hudson, je crois que la colonisation de cette contrée permettrait de nous rembourser des dépenses qu'elle entraînerait. Cette route fournirait un nouveau débouché à notre grain et une nouvelle porte aux immigrants. Elle permettrait de transporter nos bestiaux sous un climat

frais et servirait de port septentrional en cas de guerre, mais j'espère que cette éventualité ne se réalisera jamais. Plus nous connaîtrons notre patrie, plus nous apprécierons ses ressources et ses richesses, plus nous comprendrons que cette question n'intéresse pas un simple groupe, un coin du pays, mais qu'elle importe à toute la population. Plus les nouveaux venus seront nombreux, plus notre territoire sera cultivé, plus nous offrirons de débouchés à notre commerce, plus grands seront les avantages dont jouiront toutes les provinces du Canada.

L'hon. M. GEORGE FOSTER (Toronto-nord) : Je n'avais pas l'intention de traiter ce sujet, mais je désire faire connaître mes sentiments sur une couple de questions. On a beau dire que ce projet concerne surtout l'Ouest, je suis sensible à cette remarque et je dois dire qu'elle touche l'Est d'aussi près que l'Ouest. Quant à moi, bien que j'habite dans l'Est, je porte autant d'intérêt à la route de la baie d'Hudson que si j'avais mon domicile dans l'Ouest, quoique l'habitant de là-bas aura plus que moi l'occasion de l'utiliser. Je me trouvais au ministère de la Marine et des Pêcheries lorsque la première des expéditions récentes est partie pour la baie d'Hudson sous le commandement du lieutenant Gordon. A cette époque, j'étudiai la question très attentivement et, depuis, je n'ai jamais douté qu'un jour ou l'autre la route de la baie d'Hudson offrirait un débouché au Nord-Ouest. Cependant, je n'ai pas été asseez optimiste pour croire à la nécessité d'établir un chemin de fer jusque-là tant que les routes existantes ne seraient pas assez encombrées pour que le surplus du trafic pût l'alimenter suffisamment. Ce temps est proche s'il n'est pas déjà venu. Il me semble que nous ne sommes pas assez optimistes, soit dans l'Est soit dans l'Ouest.

Ce que je veux dire, c'est ceci. Celui-là qui ne fait pas métier de transporter les marchandises n'a qu'une bien pauvre idée —et c'est mon cas—de ce que c'est que transporter les produits d'une centaine ou d'un millier d'exploitations agricoles. Celui qui n'a pas l'habitude de manier ce problème peut croire que c'est là une question de quelques wagons à faire avancer, à charger et à faire partir. Il en va tout autrement pour celui qui se donne la peine d'entrer dans le calcul de la chose : le problème alors se complique, et les entrepreneurs de transports eux-mêmes le trouvent fort difficile à résoudre : il arrive souvent que la rapidité de la production déjoue leurs prévisions. L'Ouest canadien ne doit pas penser qu'il est, de tout le continent américain, seul à souffrir de cette disette de wagons. Nous voyons, en lisant les journaux, que, de la ligne quarante-neuvième au golfe de Mexico ou à peu près, c'est là un mal qui est devenu chronique. Les grands brasseurs d'affaires de ce pays-là, les grands entrepreneurs de transports, qui, je suppose, prennent rang parmi ceux de n'importe quelle classe au monde, admettent volontiers que l'énorme et rapide progrès de la production a dépassé leurs calculs et les a pris au dépourvu. Si d'un côté, vous dirons-ils, il y a demande incessante et toujours croissante de wagons et de locomotives, il est d'un autre côté absolument impossible d'obtenir que les commandes soient remplies dans un délai quelque peu raisonnable. Il ne m'entre pas dans l'idée qu'une compagnie, propriétaire d'une grande voie ferrée, construite tout exprès pour faire de l'argent, et gérée par des hommes de talent, puisse voir, sans en être préoccupée, ses wagons inactifs sur leurs voies de garage, et ne cherche pas à se procurer tout le matériel roulant qui répond aux besoins du transport, sous prétexte que son chemin est seul à desservir certaine partie du territoire. Il me semble impossible qu'il en soit ainsi, et c'est une chose que je ne saurais concevoir. Quel désir peut bien avoir une compagnie de chemin de fer, d'amasser des profits pour ses actionnaires. Qu'est-ce qu'un wagon ? Un moyen de faire de l'argent ; et il y a perte de profits pour une compagnie dont les wagons restent inemployés sur ces voies de garage.

Mais au Canada, comme aux Etats-Unis, les moyens de transport ne peuvent pas fournir au développement du pays, et c'est là qu'arrive la difficulté. Les locomotives et les wagons coûtent de l'argent et prennent du temps à se construire. C'est un problème que les conditions de l'Ouest ont rendu difficile à résoudre. Un hiver comme celui-ci, je devrais plutôt dire l'hiver au Nord-Ouest fait énormément souffrir les locomotives et wagons. Par des températures qui descendent depuis zéro jusqu'à vingt, trente et même quarante degrés au-dessous, une locomotive est vite mise hors d'état, et la compagnie se voit dans l'obligation de la remiser. Quand de pareils inconvénients vont se répétant de jour en jour, une compagnie se trouve passablement gênée ; et je ne pense pas que le Nord-Ouest puisse de longtemps sortir des embarras que lui crée cet état de choses. Je ne prévois pas que l'on puisse jamais satisfaire entièrement et en tout temps aux besoins du Nord-Ouest sous ce rapport. Et il est bon de penser qu'il en sera toujours ainsi. Ce serait sans doute une excellente chose si l'on pouvait y avoir autant de wagons qu'il en faut pour transporter tout ce qui s'y produit, mais ce serait une bien mauvaise chose qu'il y eût là plus de wagons que de produits pour les charger, puisqu'il y aurait là indication que le développement du pays ne marche pas de pair avec le développement des moyens de transport. J'espère donc que l'on n'aura pas de sitôt fini d'entendre les gens de l'ouest réclamer à grands cris qu'on leur fournisse toujours de nouveaux moyens de transport. On peut

croire que le Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique ne manqueront pas, aussitôt établis, de rivaliser d'efforts pour amener dans cette partie du pays tout le matériel roulant possible.

Soyons justes pour les chemins de fer. De partout, au Nord-Ouest, on demande d'établir de nouvelles lignes. Toute ligne nouvelle a besoin d'être munie de wagons et de locomotives ; et pendant ce temps-là la production va son train. A peine les convois sont-ils en marche qu'on en réclame d'autres pour toutes ces lignes parallèles ou latérales, et ainsi le problème se complique davantage. On a demandé que l'on empêchât les compagnies de construire de nouvelles lignes tant que les lignes actuelles n'auraient pas été mises en état de transporter tout le trafic qui leur est offert. Cela serait peut-être bien pour ces parties du territoire qui sont déjà desservies ; mais les autres, celles qui n'ont pas de chemin de fer du tout ?

Voilà ce que j'avais à dire sur la question, à un point de vue général. Maintenant, pour ce qui a trait en particulier à cette question d'un chemin de fer qui se rendrait à la baie d'Hudson, je crois qu'il serait temps d'y donner plus qu'une pure attention de sympathie. Il faudrait construire ce chemin, plus vite on le fera, mieux ce sera.

Pour en arriver là, il ne serait pas mauvais, je crois, que les provinces de l'Ouest joignissent leur bon vouloir à celui du pouvoir central et que de l'union de ces bons vouloirs il sortît quelque chose de pratique. La prophétie qu'a risquée l'auteur de cette proposition n'aura chance de se réaliser, tout comme le sentiment que je viens d'exprimer, que si l'on se décide une bonne fois à en faire actuellement l'épreuve. On peut, je crois, parfaitement compter sur une saison de quatre mois pour cette route du nord. Si l'ancienne compagnie de la baie d'Hudson a pu, il y a cent ans, amener là ses petits bâtiments à travers les glaces et les tempêtes, si elle a pu longtemps tenir très régulièrement ses ports ouverts pendant une saison moyenne de trois ou quatre mois chaque année, que ne serait-il pas possible de faire aujourd'hui avec les forces que nous livre le génie de l'invention, avec les vaisseaux que l'on bâtit solides à souhait et la quantité de force motrice que nous pouvons à volonté y appliquée ! C'est dans ma conviction qu'une route est absolument praticable dans ces régions, et, qui mieux est, une route commerciale, tenue ouverte pendant quatre mois, ou même davantage, si seulement on veut bien se donner la peine de sortir du champ de la spéculation pour entrer dans celui de l'expérimentation.

J'avais, sous l'impulsion du moment, pris la parole pour assurer aux populations de l'Ouest que dans ce désir qu'elles expriment d'avoir au nord une route par où faire passer leurs produits, elles ont les sympathies des gens de l'Est. C'est une route nationale que nous voulons tous, une issue qui soit à nous. Quand une fois cette route sera ouverte et que le courant du commerce s'y sera engagé, le changement que nous verrons s'opérer dans les conditions du trafic dépassera, n'en doutez pas, tout ce que nous-mêmes pouvons imaginer. Nous pouvons nous attendre à des développements qui affecteront non seulement le commerce de ce pays, mais encore le commerce international, qui naturellement prendra cette route comme étant le chemin le plus court dans ces latitudes du septentrion. L'établissement de cette voie amènera peut-être dans cette région d'aussi grands changements que le pourront faire, dans dix ou vingt ans d'ici, le chemin de fer de Tehuantepec, que l'on vient d'ouvrir à travers la péninsule Américaine, et le canal de Panama, une fois terminé, pour les routes commerciales qui vont de l'Atlantique au Pacifique dans la partie centrale de ce continent. Je voudrais que le Canada eût au nord sa ligne courte le plus tôt possible : cela augmenterait, je crois, beaucoup la valeur de nos produits et de nos terres, comme aussi la richesse du peuple canadien pris dans son ensemble.

M. FOSTER.

Sir WILFRID LAURIER : Ce n'est pas la première fois que nous entendons parler de l'établissement d'un chemin de fer qui se rendrait à la baie d'Hudson : ce projet date des premiers temps de la colonisation des territoires. Mais la question a pris plus d'importance que jamais, par suite de l'état de choses qui vient de se produire dans les nouvelles provinces. Comme résultat de ce nouvel état de chose, il y a surabondance de marchandises à transporter, et, en dépit de tous leurs efforts, les chemins de fer n'ont pu suffire à la tâche. Pour ma part, je ne suis pas prêt à admettre que les chemins de fer ont montré de la négligence à remplir leurs obligations envers la population des nouvelles provinces. Je sais que là-bas on croit que les chemins de fer ont eu plus de complaisance pour l'est que pour l'Ouest ; mais ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami le député de Toronto-nord (M. Foster), l'état de choses qui existe aujourd'hui dans les territoires du Nord-Ouest, cette accumulation de produits à transporter ne s'observe pas dans cette seule partie du Canada : elle a lieu surtout le continent et, en particulier, dans l'est du Canada. J'ai eu l'occasion, il y a quelques jours, de m'informer de l'état du trafic sur l'Intercolonial, et l'on m'a dit qu'avec tous les efforts que nous pourrions faire, avec tout l'approvisionnement de wagons et de locomotives que nous avions, il était tout de même impossible pour le présent de répondre à tous les besoins.

S'il en est ainsi pour l'Est, il en doit être, à plus forte raison de même pour l'Ouest, où la population augmente avec beaucoup plus de rapidité que dans l'Est.

L'accroisement de population dans l'Est a été normale, ou à peu près normale ; mais, dans l'Ouest, il a été de 150 à 200,000 par année ; de nouveaux colons se sont répandus dans le pays, et il faut tout de suite pourvoir à leurs besoins. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner si les compagnies existantes ne peuvent, malgré tous leurs efforts, venir à bout de la situation créée par ce nouveau développement du commerce.

Et maintenant que faire ? Quel remède apporter ? C'est sans doute aux compagnies de chemins de fer qu'il appartient non seulement d'établir de nouvelles lignes, mais aussi d'augmenter leur matériel roulant. Peut-être même devraient-elles, pour le moment, diriger tous leurs efforts dans ce dernier sens. Je dois dire cependant, pour ma part, que les compagnies existantes font, à mon avis, de grands et louables efforts pour faire face aux exigences sans cesse croissantes des nouvelles provinces.

Mais il y a une chose dont le besoin se fait sentir davantage encore : c'est cette issue vers la mer, et cette issue, nous la trouvons dans la baie d'Hudson. Je n'admets pas, et je le dis tout suite, qu'il puisse y avoir, à cet égard, antagonisme entre l'Est et l'Ouest. Je crois, s'il m'est permis de dire ici ma pensée, que dans les provinces de l'Ouest, au Manitoba, dans l'Alberta et dans la Saskatchewan, l'opinion veut que l'Est soit hostile à l'établissement d'une telle voie ferrée. Je ne sache pas que pareil sentiment existe nulle part, et je ne le crois pas ; mais, dans tous les cas, en ce qui me concerne, si j'apprenais qu'un sentiment comme celui-là a cours quelque part dans l'Est, dans ma propre province, par exemple, où l'on peut le plus naturellement supposer qu'il existe, je le combattrais avec toute l'énergie dont je suis capable. Il ne saurait y avoir, de l'Est à l'Ouest, divergence d'intérêts : c'est l'avis que j'ai entendu exprimer ici de tous côtés, et c'est aussi le mien. Ce qui est bon pour l'Ouest est bon également pour l'est, et *vice versa*.

Il y a une autre raison, que j'invite nos amis de l'Ouest à bien examiner, c'est que les provinces de l'Est ont intérêt à ce que les populations qui sont à l'ouest et au nord de nous aient une autre issue vers la mer. Jusqu'à présent le Canada s'est trouvé limité à la vallée du Saint-Laurent et l'on a supposé qu'il consistait en cet étroit ruban qui borde la frontière américaine. Nous sommes heureux de savoir aujourd'hui qu'au nord des Laurentides se trouve une vallée qui fera honneur au pays et sera pour le Canada une source de nouvelles richesses.

Il n'y a pas de doute que le Parlement a ordonné la construction de ce chemin de fer, il y a environ trois ans. Le Transcontinental national ouvrira la région située au nord des montagnes, l'une des parties du pays d'où l'on pourra retirer des richesses agricoles, forestières et minières. Si nous avons en outre un autre débouché pour le commerce du pays sur la baie d'Hudson, cela ne pourra nuire, cela ne nuira à l'est du pays ni aux anciennes provinces. Il peut arriver que nous perdions un peu de trafic mais, monsieur l'Orateur, le commerce du pays augmentera dans de telles proportions et si rapidement que ce que nous perdons d'un côté sera amplement compensé par les revenus que nous retirerons d'autre part.

Cette idée, ainsi que je l'ai dit, n'est pas nouvelle, car depuis vingt ou vingt-cinq ans nos statuts contiennent un chapitre relatif à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et, à l'heure qu'il est, il y a dans un statut une disposition indiquant que le pays est prêt à venir en aide à la construction de cette voie ferrée, en accordant une subvention de 12,000 acres de terre par mille le long de cette ligne. Jusqu'à présent, pas une compagnie, pas un entrepreneur n'a été prêt à profiter de cette subvention pourtant bien considérable. Donc, si cette subvention et cette aide que nous avons offertes ne sont pas suffisantes pour assurer la construction de ce chemin de fer, je crois, pour ma part, que le temps est venu pour nous de tenter un nouvel effort et d'aviser à quelques autres moyens de construire cette voie ferrée. Je partage donc l'opinion exprimée par mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), et après lui, je dis que l'heure est venue de construire ce chemin de fer ; je puis dire à l'honorable député qui a soumis cette question à l'attention de la Chambre (M. Knowles) et aux membres de la députation, spécialement à mes amis des territoires qui sont spécialement intéressés dans cette question, que le Gouvernement étudie à l'heure qu'il est ce sujet si important. Je ne puis maintenant faire une déclaration plus précise, que celle-ci, mais je dis avec toute l'autorité que je puis avoir devant la Chambre que cette question occupe actuellement l'attention des ministres. Je ne suis pas prêt à dire que nous pourrons faire une déclaration plus définie à la Chambre la semaine prochaine, ou dans quinze jours, ou dans un court laps de temps, mais j'espère qu'avant la fin de la session, le Gouvernement pourra faire connaître ses intentions à ce sujet.

(La motion de M. Paterson est adoptée et la Chambre délibère en comité des subsides.)

## SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Département du Travail.—Allocation aux correspondants, impressions et papeterie (y compris l'impression de la " Gazette du Travail ",) mise à exécution de l'acte de conciliation et de l'acte d'arbitrage des chemins de fer, frais de voyage et $500 à un comptable qui peut être fonctionnaire de l'administration, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil, $28,350.

L'hon. M. LEMIEUX : Quand le budget du département du Travail est venu en discussion, l'autre jour, cet item aurait dû être étudié. Mais comme il ne se trouve pas sur la même page que les autres item, on a passé outre. Comme ce crédit est pour douze au lieu de neuf mois comme était celui demandé la dernière fois, il est de $400 plus élevé. Les crédits destinés au département du Travail représentent un montant total de $50,000. L'autre jour, nous avons voté des crédits affectés à l'administration centrale et s'élevant à $21,650, mais nous avons laissé ce reliquat. Cet état est basé sur les item suivants :

| | |
|---|---|
| Impression de la "Gazette du Travail" | $13,340 |
| Allocations aux correspondants | 5,100 |
| Comptable | 500 |
| Papeterie | 600 |
| Frais de déplacement | 3,000 |
| Mise à exécution de l'acte d'arbitrage des chemins de fer, etc. | 1,000 |
| Impression, reliure, etc., pour le département | 2,000 |
| Divers | 1,610 |
| Total | $28,350 |

M. HENDEDSON : Où s'imprime la "Gazette du Travail" ?

L'hon. M. LEMIEUX : Le sous-ministre n'est pas ici pour me renseigner, mais je crois que ce travail se fait aux ateliers du "Free Press", d'Ottawa.

M. BENNETT : Combien coûte ce travail d'impression par année ?

L'hon. M. LEMIEUX : Les calculs sont basés sur une circulation de 14,000 copies—10,000 copies anglaises et 4,000 copies françaises, chaque numéro ayant environ 120 pages. Dans le montant mentionné est compris le coût de la composition, de la relieure, du papier, etc., ; il représente une moyenne d'environ 8 cents par copie, soit un total d'environ $1,120 par mois et de $13,340 par année.

M. BLAIN : Pourquoi ne pas imprimer ce journal à l'Imprimerie nationale ?

L'hon. M. LEMIEUX : Si je ne me trompe, on est surchargé d'ouvrage à l'Imprimerie nationale. Voilà pourquoi quelquefois, il y a tant de retards dans le dépôt des documents destinés à cette Chambre. Hier soir, par exemple, on s'est plaint à ce propos.

M. BENNETT : Je suppose que l'honorable ministre a reçu des soumissions pour ces travaux, suivant la règle ordinaire.

L'hon. M. LEMIEUX : Dans ce département l'on demande toujours des soumissions.

M. BENNETT : L'honorable ministre peut-il nous dire qui a soumissionné pour ces travauax, à l'exception du "Free Press" ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai pas ces détails ici.

M. BENNETT : Il vaut mieux remettre la discussion de cet item jusqu'à ce que l'honorable ministre ait obtenu ces détails qui sont importants.

L'hon. M. LEMIEUX : Très bien.

M. le PRESIDENT (M. Campbell) : L'item est réservé.

Travaux publics (imputables, sur le capital. —Edifices publics.—Observatoire astronomique d'Ottawa, aménagements, meubles, coupole, etc., $8,000.

M. BENNETT : A quelle page du rapport de l'auditeur général peut-on trouver les détails des dépenses mentionnées sous cette en-tête ?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : A la page V—21.

M. BENNETT : Je vois ici qu'on a payé à l'Office Specialty Company $14,217. Le ministre voudra-t-il me dire si l'on a demandé des soumissions pour ces articles ?

L'hon. M. FISHER : On m'informe qu'on n'a pas demandé de soumissions et que ces articles ont été commandés en différents temps dans l'année.

M. BENNETT : Où se trouvent les ateliers de l'Office Specialty Company ? A Newmarket ?

L'hon. M. FISHER : Je crois qu'il s'agit d'une maison de Toronto.

M. BENNETT : Je voudrais appeler l'attention du ministre sur le cas de cette compagnie. Il y a quelques années, il se formait dans la ville de Newmarket une compagnie pour la manufacture exclusive des ameublements et des meubles de bureaux ; c'était une entreprise considérable. Cette fabrique se trouve dans la division d'York-nord représentée par l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth). S'il est dans tout le Canada un cas où les faveurs ministérielles se distribuent à seule fin d'assurer la réélection du député actuel, c'est bien celui d'Yord-nord et de cette compagnie de Newmarket. Je ne puis louanger ni blâmer le ministre de la Justice pour avoir établi cette pratique, parce que son prédécesseur dans le comté a réglé cela. Cependant, je ne vois pas que le ministre de la Justice se soit efforcé d'obtenir une réforme pour l'avantage du public. J'ai feuilleté le rapport de l'auditeur général et j'y ai trouvé par-ci par-là quelques item que je vais prier le ministre d'examiner. Mon honorable ami voudra-t-il me dire, à propos non seulement de ce paiement de $14,217 à l'Office Specialty Company, mais encore d'autres cas où il s'agit d'ameublements et de meubles de bureaux, si l'on demande des soumissions ?

L'hon. M. FISHER : Il n'y a dans tout le pays que deux compagnies qui font ce travail, l'Eclipse Company, d'Ottawa, et

l'Office Specialty Company, de Toronto. On m'informe qu'on a demandé des soumissions pour ce genre d'ouvrage, mais que la concurrence ne s'est exercée qu'entre ces deux compagnies. Il y a quelque temps, il y avait une troisième compagnie dont les bureaux se trouvaient à Gananoque, mais elle a fait faillite et elle a dû abandonner les affaires, bien qu'elle eût reçu certaines commandes du Gouvernement. J'ai déjà dit que le département avait demandé des soumissions pour ces articles et qu'il y avait eu concurrence entre les deux compagnies, mais je crains bien que cette concurrence n'ait pas sensiblement diminué les prix.

M. BENNETT : En réponse à l'honorable ministre (M. Fisher) et aux fonctionnaires qui le renseignent, je demanderai qu'on me permette de citer la page V—60 du rapport de l'auditeur général, où il est fait mention d'un paiement fait à M. S. L. Kyle qui, si je ne me trompe, est établi ici à Ottawa. Ce paiement se rapporte à certains articles qui ont servi aux édifices publics de Barrie. M. Kyle fournit tous les articles à l'exception de ceux que l'Office Specialty Company désire fournir à son propre prix, et la facture de cette compagnie s'élève à $1,319.80. Il est bien vrai que le département ne connaît que deux compagnies qui exercent cette industrie.

Apparemment, il n'y a que deux compagnies qui veulent être connues du département. Or, il y a dans la ville de Preston une compagnie prospère qui fournit des ameublements de bureaux à la plupart des banques de ce pays, et l'honorable ministre ne peut trouver que la compagnie de Preston ait vendu pour un seul dollar d'articles à un seul département public. Mais il peut constater qu'il y a une belle et gentille partie qui se joue entre cette Specialty Company, de Newmarket, qui obtient la plus grande partie des commandes, et une compagnie d'Ottawa connue sous le nom d'Eclipse et dont M. Seybold est le gérant, si je ne me trompe. L'Eclipse Company a à sa tête un libéral très dévoué ; on m'informe que tous ceux qui composent cette compagnie sont des libéraux. Je vais lire un état partiel des chiffres que j'ai cueillis à la hâte et qui démontrent que le pays paie environ $100,000 par année à ces deux compagnies, et cela sans soumissions ni adjudication publique.

On parle des dépenses du Canada qui tous les ans tendent à atteindre le chiffre de $100,000,000. Si nous examinons ce qui se passe autour de nous, que trouvons-nous ? Avec une population à peu près la même, nous constatons une dépense énorme de $60,000,000 ou de $70,000,000 par année. Une grande partie de cette dépense provient de tous ces menus gaspillages qui se font dans tous les départements. A mon sens, on pourrait facilement faire disparaître cet état de choses. On peut parcourir ces département et constater qu'ils ont été pourvus d'armoires et de pupitres nouveau genre, tout cela pour plaire à ces deux compagnies composées d'amis politiques. Je vais citer maintenant quelques chiffres, peut-être plus tard, compléterai-je cet état :

Office Specialty Company.

| | |
|---|---|
| Bureau de Red Deer | $ 695 00 |
| Revenu de l'intérieur | 40 00 |
| Commission des voies navigables | 66 50 |
| Intérieur | 155 00 |
| Département du Travail | 216 00 |
| Ministère de la Marine | 370 00 |
| Ministère de la Milice | 460 00 |
| Hôtel des postes d'Ottawa | 56 00 |
| Ministère des Postes | 142 00 |
| Ministère des Travaux publics | 220 00 |
| Ministère des Chemins de fer et des Canaux | 90 00 |
| Port-Colborne | 50 00 |
| Sydney | 47 00 |
| Moncton | 1,317 00 |
| Bureau de poste d'Alexandria | 93 00 |
| Barrie | 1,314 00 |
| Bowmanville | 100 00 |
| Bridgeburg | 820 00 |
| Galt | 1,406 00 |
| Guelph | 2,897 00 |
| Hamilton | 193 00 |
| London | 56 00 |
| Orillia | 1,361 00 |
| Oshawa | 1,419 00 |
| Peterboro | 2,394 00 |
| Saint-Thomas | 1,971 00 |
| Sault Sainte-Marie | 1,712 00 |
| Toronto | 7,036 00 |
| Wingham | 880 00 |
| Winnipeg | 1,990 00 |
| Calgary | 2,360 00 |
| Moosejaw | 1,112 00 |
| Ottawa—Départements de l'administration, garnitures métalliques | 7,993 00 |
| Ministère des Postes | 2,378 25 |
| Ministère des Travaux publics | 19 47 |
| Commission des chemins de fer | 288 60 |
| Secrétariat d'Etat | 700 00 |
| Divers | 35 70 |
| Département des Affaires indiennes | 2,212 00 |
| Ministère du Revenu de l'intérieur | 1,778 00 |
| Ministère de l'Intérieur | 2,320 35 |

Eclipse Manufacturing Company.

| | |
|---|---|
| Levés de la baie Georgienne | 114 00 |
| Ministère de la Justice | 275 00 |
| Hôtel des postes d'Ottawa | 85 00 |
| Travaux publics | 76 00 |
| Commission des chemins de fer | 131 00 |
| Woodstock, Nouveau-Brunswick | 362 00 |
| Ottawa—département de l'administration—ameublement pour la succursale de la banque d'épargne | 10,000 00 |
| Ottawa—édifices publics—département de l'Agriculture | 1,091 00 |
| Commission géologique | 150 00 |
| Chambre des communes | 2,556 50 |
| Département des Affaires indiennes | 457 90 |
| Département du Revenu de l'intérieur | 1,055 60 |
| Département de l'Intérieur | 3,874 60 |
| Ministère de la Justice | 240 50 |
| Ministère de la Marine et des Pêcheries | 30 00 |
| Département des impressions et de la papeterie | 3,969 40 |
| Ministère des Travaux publics | 3,185 05 |

| | |
|---|---|
| Ministère des Chemins de fer et des Canaux | 314 00 |
| Le sénat | 652 00 |

Je ne prétends pas avoir cueilli même la moitié de tous les item qu'on peut trouver dans le rapport de l'auditeur général. Ceux que j'ai mentionnés représentent un montant variant de $10,000 à $80,000. J'espère que les cultivateurs d'York-nord comprendront comment leur argent est dépensé. Le ministère des Travaux publics doit distribuer ces faveurs dont je parle par tout le pays. Dans tous ces édifices publics et dans nombre de cas, si je ne me trompe, on enlève des ameublements qui sont encore bons, pour les remplacer par ceux fournis par ces deux compagnies. Cette somme énorme est partagée entre ces deux compagnies sans concurrence aucune.

Il y a plus : quand le ministère accorde une entreprise, comme la chose s'est produite dans la ville de Barrie où l'on a fait des réparations générales à l'hôtel des postes, il ne permet même pas à l'entrepreneur de fournir les boîtes à lettres mais il le force à les acheter de la "Specialty Company". J'ignore quels sont les droits sur ces articles, mais tout en étant protectionniste et tout en voulant donner aux industries du pays une protection raisonnable, je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt du Canada que ce petit jeu d'amitié personnelle se continue entre ces deux compagnies dont chacune bénéficie des deniers publics, alors qu'il n'y a pas de concurrence entre elles. Je demanderai au ministre s'il peut trouver dans tous les cas que j'ai énumérés un seul item où il y ait eu concurrence entre ces deux compagnies qui ont fourni ces ameublements et ces meubles pour les édifices publics.

L'hon. M. FISHER : J'ignore si je puis mentionner un seul cas dans tous ces item particuliers. Mes fonctionnaires m'informent qu'on a toujours provoqué la concurrence quand des entreprises de ce genre devaient être accordées, et que les seules soumissions reçues ont été celles de ces deux compagnies. Mon honorable ami semble croire que n'importe qui peut faire ce genre d'ouvrage. Il se trompe. Il faut un outillage spécial pour exécuter ces travaux. Les entrepreneurs pour la construction des édifices publics ne peuvent faire exécuter ce travail que par l'une ou l'autre de ces compagnies au pays. Ils ne peuvent s'adresser ailleurs au Canada. On n'exerce aucune pression, mais il n'y a que ces compagnies qui peuvent exécuter ces travaux. L'honorable député parle d'importer ces articles de l'étranger. Il pourrait avoir recours à cet argument, mais je ne crois pas qu'il serait opportun d'agir de cette façon. Je ne pense pas que la concurrence nous aiderait, car lorsqu'on demanderait des soumissions publiques par la voie des journaux, certaines gens pourraient soumissionner et fournir ces articles qu'ils importeraient de l'étranger. Il y a quelques années, il y avait un agent d'une compagnie américaine qui soumissionnait quelquefois pour ce genre d'articles. Je sais cela personnellement, parce qu'il est venu me voir pour me demander de lui fournir l'occasion de soumissionner. J'ai communiqué son nom au ministre des Travaux publics de ce temps-là et cet agent eut alors l'occasion qu'il cherchait. Il ne semble pas avoir réussi, parce que ses soumissions étaient trop élevées ; cela était peut-être dû aux droits qu'il fallait acquitter sur ces marchandises, mais cela fait voir que lorsqu'on demande des soumissions à des étrangers, ils ne peuvent concourrir avec avantage. Je ne connais rien de ces deux compagnies quant à leur composition au point de vue politique, et je n'ai pas l'intention de me mêler de cela. L'honorable député semble posséder sur ce point plus de renseignements que je n'en ai moi-même.

M. BENNETT : Je puis dire à l'honorable ministre que j'ai simplement pris l'almanach des adresses de la cité d'Ottawa et que j'y ai trouvé que la compagnie Eclipse avait à sa tête les directeurs suivants : MM. F. P. Bronson, président ; E. G. Bronson, vice-président ; James Gibson, secrétaire-trésorier, et Edward Seybold, gérant.

Quiconque a vécu à Ottawa sait que Bronson est le nom d'une famille foncièrement libérale.

L'hon. M. FISHER : Un nom excellent.

M. BENNETT : Oui, un excellent nom. Je désire signaler au ministre l'erreur où il se trouve. Il lui suffira d'ouvrir le rapport de l'auditeur général pour tomber sur des inscriptions comme celle-ci : pupîtres, abondance de pupîtres et de tables de bureau fournis par ces compagnies. A Brantford, où habite le ministre des Douanes (M. Paterson) est établie l'une des meilleures manufactures du pays, celle de la compagnie Shultz. Le ministre des Douanes devrait témoigner plus de sympathie à ses amis de la ville de Brantford.

L'hon. M. PATERSON : Je ne crois pas que cette compagnie fabrique des tables.

M. BENNETT : Des pupîtres et des tables.

L'hon. M. PATERSON : Je ne le pense pas. Il y a une manufacture à Preston, mais je ne crois pas qu'il y en ait à Brantford.

M. BENNETT : Je crois que les meubles de bureau sont au nombre des articles que cette compagnie fabrique.

L'hon. M. PATERSON : Ce sont des constructeurs et des entrepreneurs importants, mais je ne crois pas qu'ils soient dans cette partie.

M. BENNETT : Il y a, pourrait-on dire, des centaines de manufactures de meubles dans la province d'Ontario. Mais, le secret

de toute l'affaire c'est qu'on n'ouvre presque pas la porte à la concurrence. Il n'y en a que pour ces deux compagnies, l'une dans la circonscription électorale du ministre de la Justice (M. Aylesworth) et l'autre, la maison Bronson de la ville d'Ottawa. Si l'on sort de là et qu'on demande de menus objets en bois dur, comme dans le cas de la ville de Barrie, il n'est pas même permis aux marchands de bois dur de fournir les tiroirs d'un bureau de poste. On s'adresse à cette compagnie d'articles spéciaux pour se les procurer.

L'hon. M. PATERSON : Il s'agissait peut-être de boîtes à lettres ?

M. BENNETT : De boîtes à lettres, certainement. Que le ministre parcoure la plupart des villages et des villes du pays, et il s'apercevra que les Etats-Unis fabriquent plusieurs de ces boîtes et que les Américains viendraient au Canada solliciter ces commandes, s'ils avaient le champ libre. Cette pratique est bien conforme au système mis en vogue par l'ancien directeur général des Postes (sir William Mulock) relativement à la fourniture des accessoires dont son ministère avait besoin. En effet, qu'est-il arrivé ? Parcourez le pays d'une extrémité à l'autre et vous verrez des boîtes et récipients en fer pour les lettres et les journaux, qu'on achète par centaines.

On serait porté à croire que la fourniture de certaines de ces boîtes est adjugée avec publicité et concurrence. Nenni. Ouvrez les comptes publics et vous vous apercevrez que ces accessoires sont fournis par une fonderie, de peu d'importance même, de la ville d'Aurora, établissement dont le propriétaire, M. Fleury, est président de l'association libérale d'York-nord. Vous constaterez que les sacs aux dépêches sont apportés des endroits les plus reculés de l'Ontario et des autres provinces à Newmarket et à Aurora, et remis aux amis politiques des députés de la droite qui touchent des milliers de dollars pour les raccommoder. Vous apprendrez que les chaussures des facteurs des différentes villes du Canada ne sont pas fournies par le plus bas soumissionnaire. C'est un petit boutiquier de la ville d'Aurora qui chausse tous ces facteurs. Ici, c'est encore la même méthode. Deux maisons fournissent ces accessoires jusqu'à concurrence de milliers et de milliers de dollars. Elles ont apparemment des égards l'une pour l'autre et il s'ensuit que toute concurrence est supprimée et que le ministre de la Justice passe sans doute pour avoir détourné le Pactole au profit de la circonscription d'York-nord.

Lorsque l'honorable ministre briguait les suffrages des électeurs de cette division, je me souviens d'avoir lu dans un journal qu'il avait consacré l'avant-midi—naturellement, c'était son droit incontestable—à inspecter la manufacture d'articles de bureau de l'endroit et à s'entretenir avec les électeurs qui se trouvaient là. J'ignore si cette visite a eu lieu, mais les journaux l'ont rapportée. Il n'est pas surprenant que nos adversaires puissent se retrancher lorsqu'ils le font aux dépens du public, car c'est l'Etat qui solde la note.

Il n'y a plus de concurrence. Il s'ensuit que des centaines de milliers de dollars sont versés à ces deux compagnies et que le pays se fait écorcher. Je me rappelle aussi avoir lu dans ce journal que ce M. Fleury, le fournisseur des boîtes à lettres, adressant la parole à une convention, il me semble, parla en ce sens : Un ministre a déjà représenté York-nord, et c'est une excellente chose d'avoir un ministre comme représentant. Certes, c'est une aubaine pour M. Fleury. S'il devait lutter contre des concurrents et soumissionner la fourniture de ces boîtes à lettres, il n'en serait peut-être pas le concessionnaire. C'est mon avis, car une maison importante les fabriquerait à bien meilleur marché qu'une boutique. Ainsi, il est en état de réaliser des bénéfices réels. Il en est de même de la compagnie d'articles de bureau et de celle de Newmarket.

Libre au Gouvernement de tolérer un pareil état de choses, mais je crois qu'il est de mon devoir de le signaler au comité, en face de cette énorme dépense de près de cent mille dollars en une année en dehors de toute concurrence, afin de permettre aux amis de la droite d'en tirer tout le bénéfice possible.

Je dois dire au ministre de la Justice qu'il manque de générosité. Représentant une circonscription qui, au bon vieux temps, donnait jusqu'à sept et huit cents voix de majorité aux libéraux il devrait certainement permettre à quelques-uns des députés de la droite d'avoir part à la dispensation de ces faveurs ministérielles. Qu'il ne fasse pas apporter tous ces sacs de toile et ces sacs de cuir dans la circonscription d'York-nord pour en confier le rapiéçage à la vieille garde. Qu'il permette aux représentants des villes où il y a des facteurs à chausser d'acheter ces chaussures dans la ville où ils habitent et de prouver qu'ils ont un peu d'influence.

M. A. A. McLEAN : Et aussi d'y faire faire les raccommodages, n'est-ce pas ?

M. BENNETT : Je suppose que les chaussures ne sont jamais retournées, mais je n'en sais rien.

L'hon. M. FISHER : Cela ne concerne pas les accessoires des bureaux de poste. Quant aux boîtes aux lettres, les unes sont brevetées et ne peuvent être fournies que par le propriétaire du brevet. Il y a quelques années une maison de Montréal qui fabriquait ces coffres métalliques qui servent de boîtes à lettres les a fournies au département après une demande de soumissions publiques. Les offres qui furent faites dans cette circonstance ont toujours servi,

depuis, à fixer les prix des commandes particulières. Il semble que deux compagnies seulement sont en état de les fournir car, seules, elles soumissionnent. Quant aux tables et aux pupîtres, lorsque nous donnons à la compagnie d'articles de bureaux la commande de meubles qu'elle seule peut fournir, parce qu'elle est propriétaire des brevets, nous achetons également d'elle les autres accessoires nécessaires au lieu de nous adresser ailleurs, vu que c'est plus commode et plus économique.

M. BENNETT : Si quelqu'un se rendait dans l'Ontario et lisait l'inscription qui se trouve à la page V-71 des comptes publics, à savoir : " Fire Proof Supply Company," d'Ottawa, 1,647 barils de ciment à $2.40 le baril, on lui rirait au nez ; je puis aller à Hull et acheter le même ciment au prix de $1.70. C'est un exemple de la manière dont les dépenses ont lieu. Jugez-les toutes par celle-là.

L'hon. M. FISHER : Tout ce que je puis dire à l'honorable député c'est que, l'automne dernier, ayant eu besoin de ciment pour ma maison, j'ai dû le payer $2.40 le baril.

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

## Reprise de la Séance.

### 3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, de divers projets de loi d'intérêt privé :

Le 1er (n° 54), déposé par M. Ross (Yale-et-Caribou), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise :

Le 2e (n° 46), déposé par M. Bole, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer " Radial " du Manitoba ;

Le 3e (n° 78), déposé par M. Guthrie, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ;

Le 4e (n° 15), déposé par M. Bickerdike, relatif à la compagnie du chemin de fer de Joliette à Brandon.

Le 5e (n° 71), déposé par M. Macpherson, tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer et de navigation de Burrard à Westminster et à la frontière ;

Le 6e (n° 79), déposé par M. Galliher, concernant la compagnie du chemin de fer du Grand-Ouest.

Le 7e (n° 58), déposé par M. Ross (Yale-et-Caribou), tendant à constituer en corporation la " Western Rivers Improvement Company ".

Le 8e (n° 28), déposé par M. Macdonell, tendant à constituer en corporation la " Residential Fire Insurance Company ".

Le 9e (n° 80), déposé par M. Macpherson, tendant à constituer en corporation la " Prudential Savings Society '..

## REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre décide de reprendre la discussion des subsides.

Observatoire d'astronomie, accessoires, etc., $8,000.

M. ARMSTRONG : A six heures, lorsque la séance a été suspendue, le représentant de Simcoe-est (M. Bennett) reprochait au ministère de dépenser annuellement plus de $100,000 pour acheter de ses partisans des accessoires de bureau, sans demander de soumissions et, apparemment, sans tenir compte de la qualité des articles fournis. Je désire obtenir du ministre un mot d'explication au sujet d'un compte de $1,379 de Rubenstein Frères mentionné à la page V—22 du rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : J'apprends que la fourniture de ces articles a été adjugée après que des soumissions eussent été demandées.

M. ARMSTRONG : Quels furent les autres soumissionnaires ?

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas leurs noms sous la main.

M. ARMSTRONG : Y eut-il d'autres soumissions ?

L'hon. M. FISHER : C'est ce qu'on me dit.

M. ARMSTRONG : La même maison a-t-elle fourni d'autres articles à différends intervalles ?

L'hon. M. FISHER : J'apprends qu'elle a fourni des articles en cuivre pour divers édifices.

M. ARMSTRONG: A-t-on demandé des soumissions, chaque fois ?

L'hon. M. FISHER : Oui, dans le cas en question ; non, les autres fois. Il s'agissait alors de petites quantités.

M. ARMSTRONG : Le ministre peut-il nous donner un aperçu du chiffre des ventes de cette maison au département ?

L'hon. M. FISHER : Je ne crois pas pouvoir le faire dans le moment.

M. ARMSTRONG : J'ai ici une liste de quelques-unes de ces ventes que j'ai préparée à la hâte et qui ne manque pas d'intérêt :

| | |
|---|---|
| Edifices du parlement | $1,379 53 |
| Sydney-nord | 226 65 |
| Sydney | 490 82 |
| Sydney-Mines | 947 84 |
| Bathurst | 150 00 |
| Moncton | 232 10 |

| | |
|---|---|
| Longueuil | 606 70 |
| La douane, Montréal | 70 55 |
| Hôtel des postes, Québec | 124 35 |
| Saint-Louis du Mile-End | 624 76 |
| Terrebonne | 706 13 |
| Valleyfield | 1,553 26 |
| Bridgeburg | 152 85 |
| Galt | 320 45 |
| Guelph | 596 11 |
| Peterborough | 269 50 |
| Saint-Thomas | 346 60 |
| Sault Sainte-Marie | 464 94 |
| Hôtel des postes, Toronto | 350 95 |
| Portage-la-Prairie | 339 16 |
| Sydney | 4 50 |
| St. Stephen | 739 22 |
| Thetford-Mines | 647 66 |
| Drummondale | 33 25 |
| Pembroke | 42 00 |
| Prescott | 23 60 |

Ces sommes forment un montant de plus de $12,000, pour des articles fournis par cette maison sans concurrence, pour bien dire. Le ministre devrait nous donner des renseignements sur la manière dont le département se procure ces marchandises, soit par un attaché du ministère soit par un intermédiaire, et nous expliquer comment ces articles ont été fournis.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député (M. Armstrong) ne saisit pas la situation. On m'apprend que MM. Rubenstein Frères étaient les plus bas soumissionnaires pour la fourniture de la devanture des tiroirs du bureau de poste, et le département lui commanda au même prix les mêmes articles pour d'autres édifices.

M. BENNETT : Le ministre me paraît avoir mis les pieds dans les plats. Il devrait se rappeler ce qu'il nous a dit cet après-midi : qu'il ne servait de rien de demander des offres parce qu'il n'y avait que deux maisons qui fabriquaient ces boîtes à lettres. . . .

L'hon. M. FISHER : Non, je n'ai pas dit cela. J'ai déclaré que deux maisons seulement vendaient des casiers en acier et d'autres articles semblables. Quant aux devantures des boîtes aux lettres, les fournisseurs sont plus nombreux.

M. BENNETT : Dans toutes les circonstances mentionnées cet après-midi, a-t-on demandé des offres de ces trois maisons et donné la commande au plus bas soumissionnaire ?

L'hon. M. FISHER : J'ai déjà dit ce qui en était et je ne crois pas que je puisse m'exprimer plus clairement. L'honorable député n'écoutait peut-être pas. Nous avons, ai-je dit, demandé des soumissions dans les journaux ; MM. Rubenstein frères furent les plus bas soumissionnaires et obtinrent la commande.

M. BERGERON : Où sont les soumissions ?

L'hon. M. FISHER : Au département, parmi les autres documents semblables.

M. BERGERON : Peut-on les déposer ?

L'hon. M. FISHER : Certainement, si l'honorable député le désire. Cependant, il vaudrait mieux les soumettre au comité des comptes publics.

Je disais donc que les nouvelles commandes de devantures de boîtes à lettres furent données à MM. Oubenstein Frères au prix qui leur avait valu la première adjudication. Le député de Lambton-est (M. Armstrong) a lu une longue liste de ventes faites par cette maison. J'ignore s'il s'agissait de devantures de boîtes à lettres ou d'autres articles. Les premières ont été commandées dans ces conditions-là.

M. HENDERSON : Il me semble que la méthode que le ministre nous a expliquée ouvre la porte à des gaspillages. Les condonnées à MM. Rubénstein Frères au prix modique eu égard au peu d'importance de la commande, s'ils savaient que l'usage du département est de réitérer les commandes aux mêmes conditions. De cette manière, ils auraient demandé moins cher que leurs concurrents mais, cependant, un prix plus élevé que s'il avait été bien entendu qu'il ne s'agissait que d'une partie d'une commande considérable. Le ministre se met-il en garde contre de semblables éventualités ?

L'hon. M. FISHER : En réalité, lorsque des soumissions furent demandées, il s'agissait de plusieurs milliers de boîtes réparties entre un grand nombre d'édifices. Quand l'approvisionnement fut épuisé, le département donna de nouvelles commandes.

M. BENNETT : Des soumissions ont été demandées et la fourniture a été adjugée à une certaine maison. Rubenstein et compagnie vendent leurs marchandises en divers endroits, savoir, Longueuil, Saint-Louis du Mile-End, Terrebonne, Belleville, Bridgeburg, St. Stephen et Thetford-Mines. Je pourrais citer une foule de cas où cette compagnie de Newmarket a vendu des boîtes à lettres. Ainsi, à Bridgeburg (Ontario), M. Rubenstein a vendu une quantité de boîtes à lettres, c'est la compagnie de Newmarket qui les fournit à cet endroit. Comment le ministre peut-il expliquer cela ? Dira-t-il que chaque fois que Rubenstein a fourni ces articles, des soumissions avaient été demandées ?

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

M. BENNETT : Nous ne prétendons pas autre chose. Voilà toute l'affaire. Cela se passe au ministère des Travaux publics qui, dit M. George Gibbons, de London, d'après les comptes rendus du " Globe ", de Toronto, a été administré par l'homme le plus brillant qui ait jamais rempli cette charge : l'honorable M. Hyman.

Qu'on me permettre de citer certaines réclamations adressées à ce ministère. Je lis à la page V—382 du rapport de l'auditeur général :

Port de Port-Arthur, brisage de la glace en 1902-1903.

Bureau de l'Auditeur,
Ottawa, 3 Octobre 1906.

Monsieur,—J'accuse réception du mandat n° 313 de votre département, au montant de $1,402.50, en faveur de la compagnie de dragage des Grands lacs pour "services de remorqueurs employés à briser la glace dans le port de Port-Arthur, au mois de décembre, 1902, et pendant les mois d'avril et de décembre 1903". Pour des comptes si arriérés, on devrait expliquer le retard.

Il est aussi d'usage d'avoir recours à des décrets en conseil lorsqu'il s'agit de services si différents des travaux ordinaires qu'ils ne sont pas rétribués aussitôt qu'ils ont été rendus. Veuillez me procurer une copie des lettres de l'ingénieur qui a ordonné l'exécution de ces travaux.

Je suis, monsieur, votre dévoué serviteur,
J. FRASER,
Auditeur général.

A monsieur le sous-ministre
des Travaux publics,

Note de l'auditeur général, 4 décembre 1904—Aucune réponse à cette lettre n'a été reçue et la facture de $1,402.50 n'a pas encore été soldée.

Le ministre nous expliquera-t-il ce que cela signifie? Ce n'est pas que je reproche à M. Hyman d'avoir plus mal dirigé le ministère qu'il ne l'a été depuis dix ans. Voici une maison qui présente un compte de $1,400 et qui, convaincue que le département n'a pas de scrupules espère se faire payer cinq ans plus tard. Lorsque le cerbère du trésor, l'auditeur général, dit : Non, il me faut des détails concernant cette réclamation, datant de cinq années en arrière, de la compagnie de dragage des Grands lacs dont M. Charles Bowman est l'un des membres, et dont l'autre membre est le gendre du député de Rainy-River (M. Conmee), qu'arrive-t-il ? La compagnie a honte de les fournir et le compte est encore impayé.

Mais, on s'imagine que tout passe au ministère des Travaux publics. Je donnerai un autre exemple de ce qu'on pense de ce ministère dans tout le pays, ou au moins dans la province d'Ontario à laquelle j'appartiens. A la page V—249 du rapport de l'auditeur général, je relève cette inscription :

Baie Matchedash—améliorations du chenal entre Fesserton et Waubaushene, C. S. Eastwood, inspecteur des travaux de dragage, $249.29, y compris $33.33 pour le louage d'embarcations.

Or, j'ai transmis cette inscription telle quelle au journal de l'endroit. Dès qu'elle fut publiée, je reçus une lettre d'un habitant du voisinage qui m'apprit que le nommé Eastwood est un teneur de livres de la compagnie des marchands de bois dont les appointement sont de $250. Mon correspondant me dit que si cet individu a touché $250 pour l'inspection des travaux de dragage, c'est un vol au détriment de l'Etat.



Les concessionnaires de travaux publics, eux-mêmes, considèrent qu'ils peuvent commettre toutes sortes de fraude au détriment du département. L'an dernier, un rapport concernant des travaux de dragage à Port-Arthur a été déposé sur le bureau de la Chambre. La compagnie de dragage des Grands lacs a offert d'exécuter des travaux à cet endroit au prix de 9 cts la verge. Ensuite, M. A. F. Bowman, un membre de cette compagnie, possédant le quart des actions a soumissionné la même entreprise au prix de 18 cts. Qu'est-ce à dire? La compagnie de dragage des Grands lacs supposait que le département était assez corrompu pour lui permettre de retirer sa soumission de 9 cts et lui adjuger l'ouvrage au prix de 18 cts, s'il n'y avait pas d'offre intermédiaire. Il n'y a pas d'autre interprétation possible. Ce sont des pratiques semblables qui inspirent les soupçons les plus graves et la méfiance envers ce ministère et les autres administrations publiques. Il ne saurait en être autrement. Cet individu soumissionne au nom d'une compagnie et en son nom propre des travaux de dragage qui coûteront $100,000. La compagnie demande 9 cents la verge cube et lui 18 cents. Il pense que le département et son chef également sont assez corrompus pour lui permettre de retirer son offre de 9 cts et de la remplacer par l'autre, s'il n'y a pas de soumission intermédiaire.

M. BERGERON : A l'exemple de la compagnie foncière de Galway.

M. BENNETT : Dans ce cas-là, il va sans dire, le soumissionnaire était un membre de cette Chambre, bien qu'il fît affaires sous le couvert d'une compagnie autorisée. Dans celui-ci, M. Bowman n'est pas député et il est absolument libre d'agir à sa guise. Mais ceci tend à démontrer que, quand des milliers de dollars sont en jeu et que les propres amis du ministère entretiennent de pareils soupçons, ce que je viens de raconter des travaux de Fesserton se répète ailleurs.

Dès que cette nouvelle fut publiée dans le journal de la localité, un citoyen respectable m'écrivait : "Il ne faut pas s'étonner que les dépenses du pays augmentent si rapidement, lorsque le coffre public est exposé à ces brigandages." Or, le ministre avoue que non seulement des milliers de dollars sont consacrés à ces achats, mais que MM. Rubenstein Frères ont reçu sur le même pied des commandes jusqu'à concurrence de $12,000 environ. Ce qui est pis encore, des membres du ministère se livrent à ces pratiques dans leur circonscription afin de se retrancher contre l'ennemi. C'est ce qu'a fait le ministre de la Justice qui avant la suspension de la séance, a dû faire d'humbles aveux, cela est incontestable.

Il me revient en mémoire qu'un journal publiait l'autre jour que le ministre de la Justice avait adressé la parole à une réunion

de l'association de son comté, dans un banquet ou dans une autre circonstance semblable, et qu'il avait dit : Je vous apporte un message de sir Wilfrid Laurier. Le voici : " Je regrette de ne pouvoir me rendre dans York-nord, car c'est la première circonscription du Dominion du Canada." Selon moi, c'est la première du pays par la multitude des pillards qu'on y trouve. Je suis bien aise que ces faits aient été dévoilés. Ils fourniront aux libéraux honnêtes de la circonscription l'occasion . . .

Une VOIX : Encore des insinuations !

M. BENNETT : Ma foi, l'honorable député doit avoir l'esprit obtus s'il voit des insinuations dans mes paroles et s'il est incapable de comprendre une accusation, lorsqu'elle est portée. Le ministre intérimaire des Travaux public dit que cette maison, qui a son siège dans la circonscription du ministre de la Justice, vend sous le manteau des centaines de mille dollars de marchandises. Je l'affirme et le ministre me corrobore.

L'hon. M. FISHER : Non.

M. BENNETT : Le ministre veut-il indiquer quels articles cette compagnie a fournis après une demande de soumissions.

L'hon. M. FISHER : Je ne le ferai pas.

M. BENNETT : Non, assurément. Et voilà la première circonscription du Canada! La Providence a favorisé York-nord que le ministère ne peut se concilier qu'en dépensant des milliers de dollars pour une maison importante qui, j'imagine, se croit en état d'enrégimenter ses amis et de les obliger à déposer leur bulletin en faveur du ministre de la Justice.

M. BERGERON : Monsieur le président...

L'hon. M. FISHER : Mieux vaut revenir à la question.

M. BERGERON : Je n'ai pas le dessein d'éplucher les crédits, mais je désire commenter le principe que le ministère met en jeu par ses pratiques administratives.

J'ai beaucoup de sympathie pour le ministre intérimaire des Travaux publics (M. Fisher). Je sais qu'il est étranger à ce département et qu'il ne saurait être en mesure de répondre à toutes les questions que nous avons à lui poser comme il le serait s'il s'agissait des affaires de son propre ministère. La discussion de chaque crédit exigerait beaucoup de temps. Aussi, je préfère faire observer au ministre que les pratiques administratives du Gouvernement sont tout à fait irrégulières. Je n'ai entre les mains qu'une partie du rapport de l'auditeur général. Le public ne saurait être au courant de ces dépenses, car les journaux ne sont pas en état de le renseigner. Leur format est trop petit pour renfermer ne fut-ce qu'une partie des renseignements contenus dans ce rapport. Comment donc pourra-t-on scruter les dépenses que mentionne le rapport de l'auditeur général ? J'ouvre ce volume à la page V—22. J'y trouve plusieurs inscriptions différentes. Ainsi, M. Bristow a vendu des pupîtres au département. Où sont-ils ? Où les a-t-on mis ? Depuis que je suis membre du Parlement, on a dû acheter des milliers et des milliers de pupîtres pour la Chambre des communes et les diverses administrations. J'ignore ce qu'ils sont devenus. Chaque jour, on en apporte des quantités. La porte principale semble trop étroite pour leur livrer passage.

A la même page du rapport de l'auditeur général, on voit que la compagnie manufacturière Eclipse a vendu des pupîtres, comme le disait le représentant de Simcoe (M. Bennett). On voit aussi que la maison Harris et Barry en a vendu d'autres Ceux-là sont mentionnés dans une seule page mais, en feuilletant tout le volume, on constaterait que le Gouvernement a acheté des pupitres à Montréal, à Québec et dans tout le pays, pour bien dire. Quelle surveillance pouvons-nous exercer en pareil cas ? Où met-on ces meubles ? Je le demande en toute sincérité. Comment pouvons-nous le savoir? Dans cette même page, on constate que l'Etat a acheté des centaines de verges de tapis de MM. Bryson, Graham et compagnie, ainsi que de la compagnie C. Ross et de la compagnie Lindsay. Où a-t-on mis ces tapis ? Naturellement, le rapport de l'auditeur général ne le dit pas. S'il indiquait que ces tapis étaient destinés à la Chambre des communes, aux salles du palais législatif qui sont toutes numérotées, ou aux édifices administratifs quelqu'un pourrait se rendre compte de la quantité et de la qualité des articles fournis. Alors, si on s'adressait au ministre pour en obtenir un nouveau tapis, celui-ci répondrait : Il me semble que l'an dernier, l'Etat a acheté telle quantité de tapis ou de meubles pour ce département. Mais, aujourd'hui, j'imagine qu'on présente une demande, que le sous-ministre ou un subalterne paraphe la réquisition, que l'objet est acheté, que la facture est soldée sur présentation. Cependant, nous ignorons ce que devient la marchandise.

On m'a dit, je ne sais si c'est exact ou non, que des bureaux ont été achetés il y a quelques années pour certains membres du Parlement, qu'ils ont été envoyés à leurs hôtels ou maisons de pension, et que lorsque la session a été terminée, ces membres du Parlement ont porté les bureaux chez eux. Cela devrait-il être permis ? Est-il juste que le pays paye pour des meubles qui seront donnés à droite ou à gauche à tous ceux qui veulent les porter chez eux ? Il peut y avoir plusieurs cas de ce genre, et je répète que rien ne nous montre qu'il existe un contrôle des dépenses dans le genre de celles que nous discutons dans le moment.

Je vois en outre que nous avons payé $3,400 à la " Canadian Buffalo Forge Co." pour l'installation d'un appareil de ventilation dans la Chambre des communes. Un

peu plus bas, nous voyons que le Gouvernement a payé M. A. J. Dwyley, un compte de ventilation de $250. Quel est ce M. Dwyley ? Qu'avait-il à faire avec la ventilation de la Chambre ? Ce travail n'avait-il pas été confié à la " Canadian Buffalo Forge Co." ? Je vois aussi que nous avons payé $232 à Richard Kimball de Boston, pour un rapport sur la ventilation. Voici donc trois personnes différentes qui ont travaillé à la ventilation de cette Chambre. Etait-ce nécessaire? Comment pouvons-nous le savoir ? C'est tout ce que nous voyons dans le rapport de l'auditeur général à la page V—22. Il est inutile pour nous de passer un mois ici à discuter ces dépenses dans les détails. Il vaut mieux aller tout de suite au principe de la chose. Mon honorable ami, le ministre intérimaire des Travaux publics nous a parlé cet après-midi de soumissions. Si l'on demandait des soumissions, nous pourrions de cette manière savoir exactement là où nous en sommes. Si le Gouvernement adoptait le principe de n'accorder aucune entreprise dépassant $5,000 sans demander des soumissions, ainsi que la loi l'exige, ce serait une sauvegarde excellente dans l'intérêt du public. Mon honorable ami a dit cet après-midi que le Gouvernement avait demandé des soumissions. Je conteste cela, et je dis que ce Gouvernement pendant les dix dernières années n'a pas demandé de soumissions suivant l'esprit bien qu'il puisse s'être conformé à la lettre de la loi. Il y a quelques années, je me rappelle avoir entendu le ministre des Travaux publics qui a précédé celui-ci, il ne s'en cachait pas du tout, dire que non seulement pour de petites opérations comme celles-ci, mais même lorsqu'il s'agissait d'entreprises de $8,0000 à $10,000, le Gouvernement ne demandait pas de soumissions.

Nous nous rappelons la clôture du parc de la côte du Major (Major Park Hill). On n'a pas demandé de soumissions pour cette clôture qui a coûté $14,000. Lorsque l'on a demandé à l'honorable ministre des Travaux publics d'alors, l'honorable M. Tarte, de nous donner des explications, il répondit bien tranquillement, et je crois que c'est lui qui a tracé la politique du Gouvernement à ce sujet : la loi oblige de demander des soumissions lorsque l'entreprise doit coûter plus de $5,000, mais j'ai divisé les travaux en plusieurs parts dont chacune coûtait moins de $5,000. Je ne suis pas par conséquent obligé de demander de soumissions. Ce même ministre, qui était un génie dans son genre, expliqua que lorsqu'il demandait des soumissions, il n'était pas assez fou pour inviter tout le monde à concourir, mais qu'il s'adressait seulement aux amis du Gouvernement. Il ne donnait aucune chance aux adversaires. C'est là le régime en vigueur aujourd'hui, et nous serions tout aussi bien s'il n'y avait pas de loi exigeant de demander des soumissions.

M. BERGERON.

Les ministres actuels ne voudraient pas diriger leurs propres affaires comme ils conduisent les affaires publiques, et la conséquence est que le Gouvernement paie trois fois et quelquefois dix fois plus que ne paierait un particulier pour ses approvisionnements et pour sa main-d'œuvre. Et, comme l'a dit mon honorable ami de Halton (M. Henderson), l'on n'a pas sitôt accordé une entreprise que tout de suite on augmente la somme de travaux à faire et l'on ne demande pas d'autres soumissions, ce qui fait que l'entrepreneur favori a tous les bénéfices.

Il y a quelques années le Gouvernement demanda à ses amis d'envoyer des soumissions pour le creusage du havre de Saint-Jean, (N.-B.). Il y avait des soumissions de toutes sortes ; plusieurs avaient été envoyées par le même entrepreneur, mais sous des noms différents.

Le résultat fut que l'un de ces soumissionnaires acheta les autres et obtint l'entreprise à son prix, environ $200,000. Plus tard, le Gouvernement décida d'augmenter les travaux jusqu'à la somme de $750,000, mais il ne demanda pas de soumissions, et M. Connolly qui avait obtenu l'entreprise pour la somme de $200,000, exécuta les travaux supplémentaires sans que personne lui fit compétition et le tout coûta $750,000.

Il n'y a pas beaucoup d'utilité à discuter ces crédits, item par item, du rapport de l'auditeur général. La vérité est que le Gouvernement n'a pas de principe défini et ne s'occupe pas de l'argent qu'il paie, du moment que cet argent va à ses amis. On achètera par exemple des tapis à droite et à gauche, dans des magasins de la rue Sparks pour des milliers de dollars aussi librement qu'une dame irait acheter pour cinq dollars. Naturellement les marchands sont contents et ne s'inquiètent pas de savoir quels sont ceux qui reçoivent les marchandises du moment que le Gouvernement les paie, et lorsque l'on se plaint de l'augmentation des dépenses, on nous répond que le pays est prospère et que tout le monde fait de l'argent. C'est l'ancienne histoire de l' " Arctic " qui se répète continuellement.

Lorsque le ministre de la Marine de cette époque passait dans la rue, il lui arrivait souvent d'être arrêté pas un de ses amis qui lui disait : Vous n'avez rien acheté de moi, venez, nous allons prendre une consommation et vous allez me donner une commande. C'est cette administration sans frein aucun qui a porté à $105,000,000 le coût annuel de l'administration du même pays qui était administré il y a vingt ans avec la somme de $40,000,000 seulement. Le ministre intérimaire (M. Fisher) n'est pas en état de donner de renseignements parce qu'il faudrait des années au sous-ministre et autres fonctionnaires du département, de bons et honnêtes fonctionnaires, sans doute, pour en obtenir d'exacts sous le présent régime. Je demande à mon honorable ami,

comme ministre, s'il croit consciencieusement que c'est de cette manière que des mandataires du peuple doivent se conduire? Je lui demande si les ministres ne devraient pas administrer les affaires du pays de la même manière qu'ils administreraient les leurs ? Je m'adresse à mon honorable ami en particulier, parce que je sais qu'il est prudent et administre sagement ses propres affaires. Fait-il pour le Gouvernement ce qu'il fait pour lui-même ? C'est ce qu'il a juré de faire lorsqu'il a prêté serment d'office.

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami a posé une question à laquelle je n'ai aucune hésitation à répondre. Je fais beaucoup de choses pour le Gouvernement que je ne ferais pas pour moi-même. Pour le Gouvernement je demande des soumissions, tandis que dans mes propres affaires, je ne m'embarrasse pas de cela. Il arrive très souvent que le Gouvernement et le pays perdent de l'argent par le fait même que l'on demande des soumissions ainsi que la loi l'exige. Je pourrais donner nombre d'exemples de cas où des soumissions ont été demandées et les entreprises ont été accordées aux plus bas soumissionnaires avec des résultats désastreux pour le pays.

M. BERGERON : Pour un particulier, il n'y a pas de loi, mais pour un gouvernement il y en a une qui défend de faire un marché de plus de cinq mille dollars sans demander des soumissions.

L'hon. M. FISHER : C'est parfaitement exact, et c'est pourquoi je demande des soumissions même quand je sais que dans l'intérêt du public il vaudrait mieux n'en pas demander. Je suis obligé d'obéir à la loi, et malheureusement il arrive assez souvent que le public en souffre.

M. E. D. SMITH : De quelle façon le public souffre-t-il lorsque le Gouvernement demande des soumissions ?

L'hon. M. FISHER : Parce qu'il arrive très souvent que la plus basse soumission n'est pas satisfaisante, parce que le plus bas entrepreneur économise trop et ne fait pas les travaux d'une façon satisfaisante et bien, il serait mieux de payer un peu plus cher et d'avoir du bon ouvrage que de payer moins cher et d'avoir un ouvrage inférieur.

M. BERGERON : Mais vous n'êtes pas obligés d'accepter la plus basse soumission.

L'hon. M. FISHER: Alors pourquoi demander des soumissions ?

M. BERGERON : Pour avoir une idée des prix.

L'hon. M. FISHER : Mais malheureusement il faut tenir compte de l'opinion publique et si le Gouvernement accordait une entreprise au plus haut soumissionnaire, il n'y aurait jamais de fin. Mon honorable ami serait le premier à crier sur les toits si le Gouvernement faisait une chose si révoltante.

M. BARR : Demande-t-on ces soumissions par la voie de journaux ?

L'hon. M. FISHER : Pas toujours. Mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) a décrit parfaitement comment la chose se faisait et telle qu'elle se faisait par ses propres amis lorsqu'ils étaient au pouvoir.

M. BERGERON : Non.

L'hon. M. FISHER : Oh oui. J'ai siégé pendant plusieurs années sur les bancs de l'opposition et j'ai fait exactement la même critique que mon honorable ami fait aujourd'hui. J'ai vu les deux partis pratiquer la même chose et mon honorable ami le sait parfaitement.

M. HENDERSON : Si quelqu'un a commis une faute devez-vous l'imiter ?

L'hon. M. FISHER : Ce ne serait pas une justification, si nous suivions l'exemple de l'honorable député et de ses amis, et je ne prétends pas m'abriter derrière eux. Mais telle a été la pratique de temps immémorial, et je ne dis pas qu'elle est mauvaise. Mon honorable ami a parlé de tapis et de pupitres et autres choses de même genre achetés pour la Chambre des communes. Mais il doit savoir que ces achats sont faits sur une demande du greffier de la Chambre des communes contresignée par l'Orateur et que cette demande est envoyée au département des Travaux publics qui la remplit. Mon honorable ami a dit que certaines choses avaient été enlevées et volées, parce que volé est le mot propre à appliquer à la conduite dont parle mon honorable ami ; mais je ne connais aucun cas de ce genre. Je serais surpris d'apprendre qu'un membre de cette Chambre ait emporté un pupitre de son bureau dans ses appartements à Ottawa et l'aurait ensuite emporté chez lui. Je puis difficilement croire qu'une telle chose ait eu lieu, et je ne crois pas que mon honorable ami soit prêt à dire qu'il en a eu une connaissance personnelle. Les commandes sont remplies sur une demande au département des Travaux publics des articles que les gardiens des édifices publics à Ottawa jugent nécessaire d'acheter. Ces articles sont achetés par les fonctionnaires du département. Mon honorable ami voudrait-il que lorsqu'on a besoin d'un pupitre, d'une chaise ou d'un tapis pour un bureau, le département des Travaux publics demandât des soumissions ? Personne ne voudrait prétendre cela. Ce que le département des Travaux publics fait c'est d'établir un prix raisonnable, ensuite de donner la commande des articles et de les payer sur la base que l'on a établie.

M. BENNETT : Je demanderai au ministre quelle défense il a à offrir dans le cas du bureau de poste de Barrie, où, suivant

le rapport qu'il a, quelques réparations devaient être faites ? On a donné l'entreprise pour une partie des travaux et ensuite on a acheté sans soumissions les boîtes d'amis de Newmarket, bien que le département sache qu'il y a deux ou trois maisons qui vendent ces boîtes. Pourquoi ne pas donner aux gens la possibilité de concourir pour tout l'ouvrage qu'il y a à faire au lieu de le donner de la manière qu'on le fait ?

M. MILLER: L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a dit il y a quelques instants, et je crois qu'il a dit la même chose l'année dernière, que des membres de la Chambre des communes avaient fait envoyer des pupitres à leurs appartements dans la ville, et qu'à la fin de la session ils les avaient emportés chez eux. Cela me semble être une accusation portée contre les membres des deux côtés de la Chambre et si l'honorable député a des preuves, je crois qu'il devrait donner les noms des coupables dès maintenant.

M. HENDERSON : Si mon honorable ami prend cette observation pour lui-même, je puis l'assurer que pour ma part, je ne considère pas qu'elle me touche. Je crois que c'est la 19e session que je siège dans cette Chambre, et je n'ai jamais eu une chambre ou un pupitre, conséquemment, je suis complètement en dehors de l'accusation s'il y a accusation.

Ça toujours été une énigme pour moi que de m'expliquer comment des membres de cette Chambre obtenaient des pupitres et en vertu de quelle autorité ils les obtiennent. Nous sommes ici 214 membres; chaque membre a-t-il droit à un pupitre? Si tel est le cas, je crois d'avoir justement droit à un, mais je ne crois pas que cela ait été l'usage du Gouvernement de meubler des chambres dans la ville pour les députés. C'est très généreux de sa part s'il le fait. La prochaine chose dont nous entendrons parler probablement, sera que le Gouvernement paie la pens'on des députés. Ce serait un procédé très apprécié. Mais laissant toute plaisanterie de côté, je voudrais savoir si le Gouvernement a tenu un inventaire des pupitres. J'en vois ici, là, et un peu partout. Le ministre peut-il nous renseigner comment il se fait qu'il y ait autant de pupitre dans les chambres des Communes et dans la ville?

L'hon. M. FISHER: Je ne puis pas dire combien de pupitres il y a, mais on m'informe que le département tient une liste, outre un dossier de tous les achats.

M. BENNETT : Je désire appeler l'attention du ministre sur le fait que M. S. L. Kyle a obtenu l'entreprise de l'aménagement complet de l'édifice public à Barrie pour la somme de $2,850. On me dit que cette personne est d'Ottawa et je suppose que sa soumission a été la plus basse. Plus bas, je remarque un item de $1,314 payé à la Office Specialty Company pour des boîtes de poste. Pourquoi n'a-t-on pas demandé des soumissions pour tout l'ouvrage afin que M. Kyle, la Office Specialty Company et Rubenstein Bros. puissent tous soumissionner? Au lieu de cela, le département a demandé des soumissions pour l'ameublement complet, et ensuite il donne à ses amis de Newmarket, la Office Specialty Company, une commande pour $1,314 de boîtes, sans demander de soumissions.

L'hon. M. FISHER: Tout ce que j'ai à dire, c'est que M. Kyle a fait une offre et a passé un marché pour ce qu'il pourrait fabriquer. Ce n'est pas son métier de faire des boîtes et conséquemment, il fallait les commander à d'autres.

M. BENNETT : Si le département avait demandé des soumissions, tout le monde aurait pu concourir.

L'hon. M. FISHER : Cela aurait pu se faire, mais alors le premier entrepreneur aurait fait un profit sur le deuxième.

M. MILLER : Je veux revenir pour un instant à la question des pupitres. L'honorable député de Halton a un très bon passé, et je ne le soupçonne pas du tout d'avoir emporté chez lui un de ces pupitres. Mais il y a cette différence entre l'honorable député de Halton et moi. Il a une très haute opinion de lui-même et sait que la déclaration de l'honorable député de Beauharnois ne s'applique pas à lui. J'irai plus loin que cela. J'ai une très haute opinion de tous les honorables membres de cette Chambre, de la gauche ou de la droite. Je suis obligé cependant d'avoir sur quelques-uns des idées que je préférerais ne pas avoir; mais je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de cette Chambre à quelque parti qu'il appartienne qui voudrait emporter chez lui un pupitre acheté avec l'argent du public. C'est justement ce genre de propos, quelquefois fait à la légère qui donne au peuple une opinion défavorable des membres du Parlement dans leur ensemble, qu'ils soient libéraux ou conservateurs. Je dis que ces propos sont une attaque contre les membres de cette Chambre généralement, et je demanderai de nouveau à l'honorable député de Beauharnois de nous donner les noms.

M. BERGERON : Je ne veux pas que l'honorable député s'irrite à ce sujet. Je veux lui dire tout d'abord qu'il n'est pas du tout visé. Je disais tout simplement qu'il n'y avait personne pour surveiller ces achats, ce qui fait qu'il n'y a pas moyen de savoir combien de pupitres ont été achetés ni là où ils sont.

M. MILLER : L'honorable député est-il prêt à dire qu'il s'est trompé en faisant cette déclaration?

M. BERGERON : Je suis parfaitement capable d'exprimer ce que je veux dire ;

je n'ai pas besoin de personne pour m'aider et je ne fais pas d'insinuation. Lorsque j'ai quelque chose à dire, je le dis ouvertement. Je puis expliquer ce qui m'a amené à parler comme je l'ai fait.

J'ai dit que des pupitres avaient été envoyés en dehors de la Chambre des communes. Si un pupitre était envoyé à la maison de pension ou à l'hôtel où loge un député, je ne voudrais pas penser qu'il devrait être employé pour d'autres travaux que ceux de la Chambre des communes, et je veux supposer qu'il serait renvoyé à la Chambre. J'ai dit que je croyais qu'un registre de ces pupitres devait être tenu par quelqu'un, mais que je craignais beaucoup que cela n'eut pas été fait, parce que je savais qu'un pupitre, non pas un pupitre ordinaire, mais un beau avait été envoyé à la Chambre d'un sénateur. Ce sénateur est maintenant mort, malheureusement il est mort pendant la session. Il n'a pas emporté le pupitre avec lui mais le pupitre a été transporté à sa résidence comme étant son bien personnel, ce qui montre qu'il n'y avait personne, aucun fonctionnaire pour dire : Ce pupitre n'appartient pas à votre père ou à ce membre de votre famille. On l'a emporté avec ses meubles. J'affirme qu'il n'y a personne chargé de contrôler ces achats et que conséquemment nous pouvons continuer à acheter des pupitres toutes les semaines, qu'on peut les promener partout par le pays. Je donnerai à mon honorable ami privément le nom de la personne dont je parle.

M. MILLER : Je crois que ce que j'ai dit a eu un bon résultat. J'ai la plus haute opinion de mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron), et de mon honorable ami de Halton (M. Henderson), mais je craignais que quelques-uns, ne les connaissant pas aussi bien que je les connais auraient pu supposer que l'un des deux ou d'autres étaient les coupables. Nous savons maintenant qu'il n'y a pas de coupables, que la personne est morte et qu'elle n'a pas enlevé le pupitre.

M. HENDERSON : Je n'ai pas dit que quelqu'un avait emporté un pupitre chez lui. Je suis bien sûr que jamais mon honorable ami qui vient de parler (M. Miller) n'en a emporté. Je ne connais aucun cas de ce genre ; c'est le premier dont j'entends parler ce soir. Je comprends parfaitement que dans le cas qui nous occupe, ceux qui ont emporté le pupitre n'avaient pas l'intention d'enlever quelque chose qui ne leur appartenait pas, et je crois qu'il est malheureux qu'on répande dans le pays des propos qui porteraient à croire que la chose se pratique. Je ne crois pas qu'elle se pratique. Je ne connais aucun cas de ce genre, soit au sujet des pupitres soit de tout autre meuble appartenant à cette Chambre.

M. BARR : Ce me semble être une étrange doctrine que celle que l'on a énoncée ce soir lorsqu'on a dit que l'on n'avait pas demandé de soumissions au grand jour parce que les conservateurs en agissaient ainsi il y a dix ans.

L'hon. M. FISHER : Telle n'est pas la raison.

M. BARR : Les documents montrent que les conservateurs lorsqu'ils étaient au pouvoir demandaient des soumissions par la voix des journaux et accordaient l'entreprise dans tous les cas au plus bas soumissionnaire lorsque la chose était praticable. Je me rappelle qu'il y a quelques années, les vieux lutteurs du parti libéral, spécialement le sénateur McMullen se plaignaient dans cette Chambre et dans leurs harangues populaires, que le gouvernement conservateur ne demandait pas de soumissions pour les serviettes à Rideau Hall et autre chose de ce genre.

M. BENNETT : Et pour le blanchissage.

M. BARR : Je suppose que le blanchissage était compris. C'était les armes politiques de cette époque et nos adversaires promettaient que lorsqu'ils arriveraient au pouvoir, ils demanderaient des soumissions pour toute espèce de chose et achèteraient tout ouvertement. Mais aujourd'hui, nous voyons le Gouvernement se défendre en disant que les conservateurs avaient fait des achats sans demander de soumissions. La méthode suivie pour demander des soumissions est d'envoyer à deux ou trois amis une note les avertissant qu'il y aura certains travaux à faire ou certains articles à fournir et on leur demande d'envoyer leur soumission. Ils n'ont pas beaucoup de peine, j'en suis sûr, à trouver ceux qui reçoivent ces avis particuliers ou ce qu'ils appellent des demandes de soumissions.

Si un comité d'enquête était nommé, il serait facile de prouver hors de tout doute que c'est ainsi que les choses se passent aujourd'hui et que l'argent du public est distribué pour payer les meneurs politiques dans le pays. Cette manière de demander des soumissions est tout simplement une farce, et nous n'aurons jamais d'administration honnête tant que le Gouvernement ne demandera pas des soumissions pour tous les travaux à faire lorsque la chose est possible, ne demandera pas des soumissions au grand jour et n'accordera pas les entreprises sans s'occuper si les entrepreneurs sont des amis ou des adversaires politiques. Tant qu'il en sera ainsi, les propriétaires de dragues continueront de soutirer des centaines de milliers de dollars tous les ans du Gouvernement.

M. A. A. MACLEAN : A la page V-46 il y a un item au sujet duquel je désirerais avoir des explications. En 1903, le Gouvernement a accordé une entreprise de réparations au bureau de poste de Charlottetown pour la somme de $11,155, et une autre pour la somme de $1,225 soit un total de $12,040.

Cette année-là, d'après les documents la somme totale a été payée, mais nous voyons aujourd'hui dans ces documents que l'on a payé depuis $2,813 pour des travaux supplémentaires consistant en un plancher en tuile, des marches en béton, $447, ameublement supplémentaire, $390, travaux de plomberie supplémentaire, $751.80 ; boîte de téléphone, $65, etc.; intérêt sur la balance à 5 p. 100 à partir du premier juillet 1905 jusquau premier août 1906, $281.56. Je voudrais avoir une explication à ce sujet. Le chiffre total du coût de l'entreprise avait été payé il y a deux ans passés, et cette année, le Gouvernement paie à ces personnes avec droit ou à tort, je ne sais pas, mais je présume que ces personnes ne demanderaient pas au Gouvernement de leur payer rien qui ne serait injustement dû, $2,813 de plus que le prix porté au contrat, et l'intérêt sur la somme s'élevant à $281. Je ne crois pas que l'on puisse exiger que le Gouvernement paie l'intérêt. Lorsque le Gouvernement doit quelque chose, il doit le payer aussitôt que la dette est admise, et ne devrait pas être appelé à payer les intérêts à l'entrepreneur, et on ne trouvera pas dans le rapport de l'auditeur aucun autre exemple de paiement d'intérêts.

L'hon. M. FISHER : Je crois que ces item s'expliquent d'eux-mêmes. Il est évident que l'intention était de terminer l'entreprise il y a deux ans, puis l'on a découvert qu'il y avait certains autres travaux qu'il fallait faire, tels qu'un plancher en briques et des marches en béton.

M. A. A. MACLEAN : Tout cela a été fait pendant la construction même.

L'hon. M. FISHER: Ces travaux n'étaient pas compris dans le marché ; c'était des travaux supplémentaires. Ils peuvent avoir été faits en même temps que ceux compris dans le marché, mais ils n'étaient pas spécifiés dans les devis et il a fallu les payer. Il est probable que les citoyens de Charlottetown ont demandé d'avoir un plancher en briques dans leur bureau de poste et des marches en béton au lieu de marches en bois Je ne vois pas que cela nécessite aucune explication.

M. A. A. MACLEAN : Le ministre dira-t-il que les marches en béton n'étaient pas comprises dans le contrat ?

L'hon. M. FISHER : Je crois que je puis me risquer à dire qu'elles n'y étaient pas, car l'auditeur général n'en aurait pas autorisé le paiement si elles y avaient été.

M. E. D. SMITH : L'observatoire d'Ottawa est-il terminé ?

L'honorable M. FISHER : L'observatoire proprement dit est terminé, mais il y a une partie appelée la chambre du cœlestat qui n'est pas complétée.

M. McLEAN.

M. E. D. SMITH : Quelle est la somme dépensée pour cet observatoire et quel sera le total probable de la dépense ?

L'hon. M. FISHER : La somme totale dépensée jusqu'au 30 juin 1906, s'élève à $134,696. On a fait aussi quelques paiements pendant l'exercice courant.

M. E. D. SMITH : Quand le télescope a-t-il été mis en place?

L'hon. M. FISHER : Je ne puis donner la date exacte ; il y a 18 mois environ peut-être. Le bâtiment principal dans lequel est le télescope, et pour lequel l'entreprise a été accordée en premier lieu a été terminé il y a quelque temps. On a construit depuis deux chambres nouvelles, une appelée la chambre de la lunette méridienne, l'autre la chambre du cœlestat.

M. E. D. SMITH : A combien le coût primitif de l'observatoire avait-il été estimé ?

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas ces chiffres devant moi. La dépense totale jusqu'à ce jour est de $134,000.

Ottawa—monnaie royale, $55,000.

M. COCKSHUTT : Quand cette monnaie fonctionnera-t-elle?

L'hon. M. FISHER : Il s'écoulera probablement encore une année avant que l'édifice soit terminé et que l'on ait installé les appareils. Je suppose qu'aussitôt après les travaux terminés, la monnaie commencera à fonctionner.

M. COCKSHUTT : Quel en sera le coût total ?

L'hon. M. FISHER : Y compris le terrain, le coût total est estimé, à $373,000.

M. ARMSTRONG : En 1902, on l'estimait à $300,000. Il aurait augmenté de $73,000 depuis.

L'hon. M. FISHER : C'était pour l'édifice seulement; les chiffres que j'ai donnés comprennent les machines et l'installation.

M. COCKSHUTT : L'édifice n'est-il pas terminé ? A l'extérieur on croirait qu'il l'est.

L'hon. M. FISHER : Les murs de l'extérieur ; le plâtrage et autres travaux à l'intérieur; la plâtrage et autres travaux de ce genre ne sont pas encore faits.

M. COCKSHUTT : L'estimation que le ministre vient de faire comprend-elle le coût des machines et de l'outillage complet pour le fonctionnement de la monnaie? Et le ministre voudra-t-il me dire en même temps quelle sorte de monnaie l'on va frapper—sera-ce de la monnaie décimale ou du sterling ? Je vois qu'on l'appellera le "Royal Mint" (Monnaie Royale). Y frappera-t-on des dollars ou des souverains?

L'hon. M. FISHER : Il y aura un crédit supplémentaire pour l'année prochaine de

$35,000. On m'informe que ce crédit avec les $55,000 demandées aujourd'hui suffiront pour terminer les travaux. Au sujet de la monnaie qui sera frappée dans cet établissement, l'honorable député sait qu'aujourd'hui la monnaie canadienne est frappée en Angleterre, notre monnaie de cuivre et notre monnaie d'argent. A l'avenir, cette monnaie sera frappée ici. En outre, comme le Canada produit aujourd'hui de l'or, nous nous proposons de frapper notre propre monnaie d'or, en pièces, je suppose, d'un dollar, de cinq dollars et de dix dollars. En outre, comme cette monnaie sera une succursale de la Monnaie Royale d'Angleterre, nous aurons le droit et le privilège de frapper du sterling pour toutes les parties de l'empire britannique, tout comme la chose se fait aujourd'hui en Australie. Naturellement, la monnaie d'Australie est la même que la monnaie anglaise, des louis, des schellings et des pence. Si nous entreprenons de faire de la monnaie sterling, il nous faudra avoir des coins différents de ceux dont nous nous servirons pour notre propre monnaie. Il s'agira de savoir s'il y aura profit pour nous à entreprendre cette frappe ou non.

M. E. D. SMITH : Y aura-t-il une perte considérable dans la frappe de l'argent et de l'or?

L'hon. M. FISHER : Au contraire, je crois que le frappe de la monnaie ordinaire est une entreprise très profitable.

M. HENDERSON : Peut-on dire que la frappe de l'or donne du profit comme la frappe de l'argent ?

L'hon. M. FISHER : Je puis me tromper, mais je le crois.

M. HENDERSON : Je crois qu'il y a un profit considérable à faire dans la frappe de l'argent, mais je ne vois pas qu'il puisse y avoir de profit dans la frappe de l'or.

M. ARMSTRONG : Les monnaies des Etats-Unis frappent l'or presque sans aucune rémunération. Je crois que le ministre découvrira que ce que le Canada paie à l'Angleterre pour la frappe de sa monnaie donne à la Monnaie Royale un bien petit profit.

M. COCKSHUTT : Est-ce l'intention du Gouvernement d'acheter de la poussière d'or et des pépites pour les convertir en monnaie? Si c'est son intention, où prendra-t-on cet or? Allons-nous l'acheter, ou allons-nous le recevoir en dépôt et le frapper pour les clients ?

L'hon. M. FISHER. C'est le ministre des Finances qui administrera la monnaie. Je ne saurais donner beaucoup de détails, car je n'ai pas étudié le sujet. Je serais porté à croire qu'il faudra acheter le billon et les métaux affinés.

M. BERGERON : Combien a-t-on dépensé d'argent jusqu'ici ?

L'hon. M. FISHER : Environ $203,000.

M. BERGERON : L'entreprise a été adjugée n'est-ce pas ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. BERGERON : Quel est le coût de l'entreprise ?

L'hon. M. FISHER : Les travaux de construction coûteront $263,000. Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'édifice complet coûtera $373,000.

M. ARMSTRONG : Le prix des travaux dépassera donc le montant des devis ?

L'hon. M. FISHER : Non ; l'entreprise a été adjugée à $263,000 et nous avons jusqu'ici dépensé environ $200,000. Naturellement nous avons certains comptes à acquitter.

M. BERGERON : Et l'outillage ? Est-il inclu dans ces chiffres ?

L'hon. M. FISHER : Non, c'est le directeur de la monnaie qui est chargé de cela.

M. BERGERON : Quel est le mode d'achat ?

L'hon. M. FISHER : Tout a été laissé sous la surveillance de M. Cleve, représentant du gouvernement impérial, qui a donné ses commandes aux fournisseurs du gouvernement impérial.

Edifices du parlement—agrandissements et réparations, $175,000.

M. A. A. McLEAN : L'honorable ministre pourrait-il donner des explications sur la ventilation de la Chambre des communes, pour l'amélioration de laquelle une entreprise au montant de $4,700 a été adjugée, je crois, l'année dernière.

L'hon. M. FISHER : Quelques-uns des crédits que l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) a lus tout à l'heure comprennent le paiement de ces travaux. Deux ou trois personnes expertes dans ce genre d'ouvrage furent invitées à venir examiner l'édifice et à faire rapport. Je crois comprendre que leur plan pour l'introduction de l'air du dehors par la toiture et le plafond a été adopté. On a enlevé quelques panneaux du plafond qu'on a remplacés par des grilles. L'air vient de dehors et est refoulé à l'intérieur au moyen d'appareils de ventilation, après avoir été au préalable purifié et humecté par un procédé spécial, puis au besoin chauffé.

M. BERGERON : Sont-ce MM. Wylie et Kimball, de Boston, dont je vois ici les noms qui ont été chargés de faire un rapport sur la ventilation de la Chambre ?

L'hon. M. FISHER : Oui, ils firent une inspection puis un rapport. L'entreprise fut adjugée à la compagnie de forge du Canada et de Buffalo, dont le bureau-chef est à Montréal, bien que ce soit, je crois, une maison américaine. Cette maison s'est engagée à faire les travaux suivant les données de MM. Wylie et Kimball.

M. BERGERON : Quel est le prix de l'entreprise ?

L'hon. M. FISHER : Je crois que l'entreprise a été subdivisée en deux parties, la première qui a été complétée avant la session et la seconde qui se continue encore.

M. BARR : L'honorable ministre croit-il que la ventilation a été améliorée et qu'il n'y a plus de danger pour nos jours ?

L'hon. M. FISHER : Mon opinion est qu'on sest plaint bien à tort de la ventilation de cette chambre. J'ai été dans un grand nombre de chambres législatives dans différents pays du monde et j'en ai rarement vu où l'air était meilleur qu'ici. J'admets qu'après avoir siégé sept ou huit heures à leur siège, les honorables députés se sentent mal à l'aise. Ils se plaignent des courants d'air dans toutes les directions et donnent des ordres pour fermer les issues, et, naturellement l'air ne peut être aussi pur à la fin qu'au commencement de la séance. Je crois qu'en somme cette chambre est passablement bien aérée. Il est impossible que l'atmosphère ne soit pas plus ou moins viciée dans une chambre où un grand nombre de personnes sont groupées pendant plusieurs heures. Depuis que je fais fonctions de ministre des Travaux publics, j'ai reçu bien des plaintes de la part d'honorables députés qui sentaient des courants d'air et voulaient faire fermer toutes les ouvertures. Naturellemnt, c'est ce qui gêne la circulation de l'air.

M. BERGERON : J'ai eu occasion pendant les vacances d'inspecter l'appareil de ventilation. J'ai fait la connaissance de l'ingénieur, un américain, qui m'a donné beaucoup de renseignements. Bien que notre appareil fonctionne contrairement à toutes les notions que j'avais acquises auparavant sur la ventilation, il me parait fonctionner à merveille. J'ai passé un grand nombre de sessions au Parlement et je crois que c'est la première année où la ventilation est aussi parfaite. Je me rappelle qu'il y a quelques années, les députés se plaignaient invariablement de sentir, dans la soirée, des courants d'air sur leur tête. Même encore à présent nous sentons parfois l'air nous tomber sur la tête. L'ingénieur m'a donné à entendre que l'air pur venait d'en haut, tandis que l'air vicié s'échappait par en bas. Mais je voulais savoir, quand je me suis levé, le prix qu'on a payé pour cette amélioration.

L'hon. M. FISHER : On me dit que le coût total atteindra probablement $20,000, y compris l'appareil pour amener l'air et le purifier.

M. HENDERSON : Je suis bien aise que l'honorable ministre ait fait allusion à la ventilation et à l'apparence générale de la chambre dans laquelle nous avons l'honneur de siéger. Je regrette que l'on croie dans le pays et à l'étranger que nous occupons des locaux inhabitables, des locaux où la ventilation est mauvaise, l'installation démodée et peu en rapport avec les fins auxquelles ils sont destinés. Nous devrions avoir à cœur de toujours parler en bien des édifices du parlement canadien. Quiconque a visité la Chambre des communes et la Chambre des lords en Angleterre trouve que nous sommes dans un palais ici, comparé aux chambres sombres, obscures, embarrassées, qu'ils ont là-bas. Je n'ai jamais été plus fier de notre Chambre des communes et de notre Chambre du Sénat qu'après avoir visité les deux Chambres du parlement anglais. J'ai été complètement atterré en voyant l'endroit où les représentants du peuple et les lords se réunissent pour régler les affaires du pays. J'ai été surpris du peu d'accomodement qu'ils ont et je suis orgueilleux de notre belle installation. Quant à la ventilation, je crois qu'on ne me refusera pas le crédit d'être un des plus assidus à mon siège, et cependant jamais je ne me sens incommodé par la viciation de l'atmosphère. Je me suis plaint autrefois, lorsque l'ingénieur ouvrait les ventilateurs derrières nous et que l'air nous tombait dessus. Je me souviens que j'ai porté des plaintes sérieuses et que j'ai même menacé l'ingénieur de le faire punir s'il osait recommencer. J'ai réussi de la sorte à faire tenir ces ouvertures fermées. Je préfère un peu de ventilation défectueuse que d'exposer ma vie dans un grand courant d'air qui traverse la chambre. Le danger est bien moindre. Je suis heureux qu'on m'ait donné l'occasion de parler ainsi de notre Chambre des communes et de notre Chambre du sénat, de la superbe installation dont nous jouissons, de l'éclairage, de la ventilation, des sièges, des pupitres et de tout ce qui contribue à notre confort. Pour moi, nous sommes dans un palais comparé à ce qu'ils ont en Angleterre.

M. BARR : J'admets avec l'honorable député qu'il s'est produit une amélioration marquée dans la ventilation de cette Chambre pendant la présente session. Je crois que l'ingénieur a passablement bien réussi. Il est possible qu'il puisse l'améliorer davantage, mais je n'admets pas que nous ayons la salle de délibérations la plus salubre qui soit. Je sais par expérience que la salle législative d'Ontario est bien mieux aérée que celle-ci. Il n'y avait pas à nier, pendant les sessions précédentes, même pendant la dernière session, surtout pendant l'été, que l'air était injurieux pour la santé et nous pouvions en voir les effets délétères sur la physionomie de plus d'un honorable député. Je crois qu'on n'a pas encore

remédié à une des principales causes du mal. Je me suis donné la peine, l'année dernière, d'aller faire un tour dans les couloirs, les cuisines, et les chambres du sous-sol, de même que dans les caves et les chambres aux bouilloires. Je puis vous assurer que ce que j'y ai vu l'été dernier suffisait pour ruiner la santé des députés. Le ministère devrait faire faire une inspection et faire disparaître ces fournaises, ces caves et ces cuisines, et je certifie que l'air qui monte dans cette chambre serait beaucoup plus salubre. Il n'y a pas de doute que l'air qui monte de ces dessous n'est pas des plus purs bien que je reconnaisse avec plaisir qu'il y a amélioration. C'était absolument nécessaire pour la santé des députés. Rien n'affecte plus notre santé et ne menace plus nos jours que les mauvaises odeurs qui montent jusqu'ici et j'espère que le département perfectionnera autant que possible la ventilation. J'espère aussi qu'il ordonnera une inspection de caves, cuisines et fournaises pour s'assurer si elles ne sont pas un foyer de pestilence.

M. HENDERSON : L'honorable député nous invite-t-il à descendre à présent ?

M. BARR : On pourrait lever la séance pour permettre à l'honorable député d'aller se renseigner.

L'hon. M. FISHER : Je ne demanderai certainement pas à l'honorable député (M. Barr) de nous dire tout ce qu'il a trouvé dans ces dessous. J'espère toutefois que nous réussirons à faire disparaître tout ce qui nuit à la santé.

M. ARMSTRONG : Je vois que vous avez payé à la compagnie de forge du Canada et de Buffalo $160 pour deux coudes en fer galvanisé. J'espère que le département ne se livrera pas à des achats de fournitures sur une aussi grande échelle qu'en Pennsylvanie pour l'ameublement de la bibliothèque publique. Cette somme me paraît élevée pour deux coudes temporaires.

L'hon. M. FISHER : Ils sont énormes puisqu'ils pèsent 803 livres.

M. BERGERON : Comment pourraient-ils être temporaires ?

L'hon. M. FISHER : Je crois qu'on les a mis en place temporairement, pour fournir l'air à la Chambre pendant la présente session, en attendant que le plan des ingénieurs américains soit complété.

M. BERGERON : Si c'est un travail temporaire, ces deux coudes sont bien dispendieux.

M. E. D. SMITH : Le ministre peut-il nous dire ce qu'on en a fait ?

L'hon. M. FISHER : Non, je ne le pourrais pas.

M. BERGERON : Il serait intéressant de savoir ce qu'on en a fait, s'ils n'étaient que temporaires.

L'hon. M. FISHER : Nous le saurons.

M. BERGERON : Quand il a été pour la première fois question de l'établissement de la monnaie, j'étais fortement opposé au projet. Maintenant que l'entreprise est à la veille d'être un fait accompli, je demanderai à l'honorable ministre d'où proviendra l'or. Je comprendrais que si la monnaie avait été construite à Dawson ou dans la Colombie-Anglaise les mineurs auraient pu y faire fondre leur or avec avantage, mais nous en sommes bien éloignés et je crois savoir que les exploitations de mines dans le Yukon sont entre les mains d'une couple de compagnies, que ces compagnies sont américaines, que rien ne les oblige à faire fondre leur métal au Canada et qu'elles préfèrent l'apporter aux Etats-Unis, à Seattle, je suppose. Quel avantage retirerons-nous de la construction de la monnaie dans cette partie du pays ? J'appelle de nouveau l'attention du ministre sur cette question, car il est important que le pays sache ce qu'il doit retirer en échange de l'énorme somme d'argent qu'il a dépensée à cette fin.

L'hon. M. FISHER : Le Canada produit de plus en plus d'or et nous avons cru qu'en établissant à Vancouver une usine pour l'essai des métaux, les mineurs du Yukon préféreraient y apporter leur or au lieu de le porter aux Etats-Unis. Même si toutes les mines étaient entre les mains des Américains, pourquoi iraient-ils porter leur or à la monnaie américaine, quand il peuvent le faire monnayer à Vancouver ?

M. ARMSTRONG : Qui a fait les plans de la monnaie ? J'ai entendu tant de remarques dérisoires au sujet de l'architecture de cet édifice, que j'aimerais connaître l'auteur des plans ?

L'hon. M. FISHER : Je suis surpris d'entendre cette remarque. Je crois que la monnaie canadienne a une très belle apparence. Je ne prétends pas connaître les détails de l'intérieur, car je ne suis pas expert, mais l'apparence extérieure de l'édifice est très convenable.

M. ARMSTRONG : Les goûts diffèrent.

L'hon. M. FISHER : Sans doute.

M. E. D. SMITH : Avant de passer à un autre crédit, j'aimerais savoir ce qu'on a fait de ces deux coudes.

L'hon. M. FISHER : Je tâcherai de le savoir.

M. A. A. McLEAN : Je vois que vous avez payé $1,390.67 à M. J. B. Duford, pour la décoration du salon et de la salle à manger du président du Sénat. J'avais cru que c'était la politique du Gouvernement et du parti libéral d'abolir le Sénat, mais je trouve qu'ils dépensent aujourd'hui de bien fortes sommes pour décorer le salon et la salle à manger du président de cette Chambre.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député pourrait mieux juger par lui-même en allant faire visite chez monsieur le président du Sénat.

M. BENNETT : Où se trouve l'horloge de $36.22 afin que nous puissions montrer aux cultivateurs ce qu'est une horloge dispendieuse ?

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

M. ARMSTRONG : Et les quatre paires de rideaux de $105 ?

L'hon. M. FISHER : Je ne le sais pas non plus.

M. BENNETT : Je vois sourire les honorables ministre des Douanes et de la Milice, mais je me rappelle qu'ils auraient tenu la Chambre à discuter toute la nuit sur l'achat d'une horloge de $36. Nous devrions savoir où elle est, afin que nous puissions la voir.

L'hon. M. FISHER : Je tâcherai de le savoir.

M. HENDERSON : Nous aimerions avoir des explications sur le mode d'emploi de ces $175,000. Est-ce pour l'aile à ajouter à le chambre 16?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. HENDERSON : Les travaux ont-ils été adjugés?

L'hon. M. FISHER : Oui, il y a environ un mois.

M. HENDERSON : J'en suis fâché. En vertu de quelle autorité?

L'hon. M. FISHER : L'autorité du conseil. Le crédit fut voté l'année dernière, alors que les explications furent données.

M. HENDERSON: Je ne me rappelle pas bien ce qu'on en a dit l'année dernière. Je ne doute pas que le ministre des Travaux publics a dû dire alors qu'il devait être fait certains changements à l'édifice, mais je n'ai jamais pensé qu'il s'agissait de tels projets échevelés. Cette construction sera une disgrâce pour le Parlement et la symétrie de ces édifices, qui font l'orgueil de tout le monde, sera complètement gâtée par ces rapiéçages. J'ai peine à croire que le ministre ait donné à entendre à la Chambre que c'était son intention de construire une telle annexe. J'espère que la décision du Gouvernement n'est pas encore irrévocable. Nous devons être capables assurément, de trouver ailleurs un terrain pour y construire les bureaux nécessaires. Je demande au ministre de ne pas détruire l'apparence de l'édifice pour les fins de quelques bureaux seulement. On a construit, l'année dernière, une annexe à l'édifice de l'ouest, et je crois savoir qu'on se propose d'en construire une à l'édifice de l'est. Je ne pense pas que l'apparence et la symétrie de l'édifice de l'ouest aient souffert de cette construction, mais c'est certainement grand dommage de construire l'annexe projetée entre la chambre des journalistes et l'appartement de l'Orateur.

L'hon. M. PATERSON : Je crains que l'honorable député ne l'ait autorisée.

M. HENDERSON : Si nous l'avons autorisée, nous l'avons fait sans connaître la nature des travaux. Je serais surpris de trouver dans le "Hansard" quoi que ce soit qui donnât à entendre que c'est une construction de ce genre que rêvait le ministre. Je n'ai consulté personne, j'émets mon humble opinion, et je tiens à enregistrer ma protestation solennelle contre l'acte de vandalisme projeté. Le besoin de bureaux n'est pas si urgent qu'il faille détruire l'apparence d'édifices qui ont été construits il y a quarante ans passés et qui font l'orgueil de tous les touristes canadiens comme des étrangers.

L'hon. M. PATERSON : Avez-vous vu le plan ?

M. HENDERSON : Non; mais je ne crois pas que vous puissiez dresser un plan pour une annexe en arrière de la chambre n° 16, sans nuire à l'apparence de l'édifice. Je proteste contre l'exécution de ce projet. L'honorable ministre des Douanes dit que je l'ai sanctionné. Si c'est vrai, je l'ai fait sans le savoir. Je suppose que nous avons simplement voté un crédit pour une aile à cet édifice, mais ce n'est qu'après la session et après être rendu chez moi, que j'ai appris par la voie des journaux que c'est ce genre de construction que le ministre avait dans l'idée. Je n'ai pas pu me rappeler que le ministre avait donné les explications à la Chambre et que rien de tel avait été proposé lors de la discussion du crédit. Si le Gouvernement entreprend ce travail sans l'assentiment du Parlement, je crois qu'il va au delà des bornes et mérite notre condamnation. Ai-je bien compris que le contrat est signé ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. HENDERSON : C'est le ministre lui-même en sa qualité de ministre intérimaire qui l'a signé ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. HENDERSON : Je crois que l'honorable ministre en sa qualité de ministre intérimaire des Travaux public aurait dû informer la Chambre qu'il allait signer le contrat pour cette entreprise. L'a-t-il signé depuis que la session est commencée ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. HENDERSON : Et le Parlement n'a pas été consulté. Je suis peu en sympathie avec cette manière d'agir. Le Parlement siége depuis le mois de novembre et je crois que le ministre aurait dû s'ouvrir à la Chambre de son intention de signer un contrat pour la destruction de ce qui nous est

si cher. Jamais je ne consentirai à cela. Je protesterai à toutes les phases de l'entreprise et j'espère que la députation protestera si énergiquement avec moi que le ministre intérimaire sera forcé d'annuller le contrat, qu'il n'avait pas, d'après moi, l'autorité de signer. Même si nous avons voté un crédit pour une aile à l'édifice, je ne crois pas que le ministre ait été suffisamment autorisé pour lui permettre de signer un contrat comme celui-ci sans informer la Chambre de la nature des travaux, du genre de construction et du site. Je me passionne peut-être un peu à ce sujet, mais il me semble que nous devrions conserver intacte la propriété qui est notre orgueil. Ce n'est pas le prix qui m'effraie ; je proteste contre la détérioration de l'apparence de ces édifices. Ils sont comme un héritage qui nous a été légué par ceux qui nous ont dévancés il y a quarante ans et nous devrions être jaloux de les conserver dans toute leur intégrité. J'ose espérer que le ministre n'est pas encore engagé au point où il ne puisse pas suspendre sa décision et défaire ce qu'il a fait, d'après moi, sans l'autorité du Parlement. Il a agi en vertu d'un décret, mais le décret n'est légal qu'en tant qu'il est basé sur un ordre de la Chambre. Le Gouverneur en conseil n'a pas l'autorité voulue pour agir à sa guise, ou bien alors, à quoi sert de convoquer le Parlement ? Je dis que le ministre intérimaire des Travaux publics a dépassé les bornes de son autorité en signant un contrat pendant la session, pour détruire la beauté des édifices publics qui nous causent tant d'orgueil, sans s'adresser au Parlement pour obtenir un crédit spécifique à cet effet et donner à la Chambre des explications sur ce qu'il a l'intention de faire. J'espère que le ministre va pouvoir nous dire qu'il est encore temps de suspendre sa décision.

L'hon. M. FISHER : Je comprends et je ressens l'ardeur de l'honorable député qui l'a poussé à s'exprimer dans ces termes. J'ai un tel respect pour lui, que je ne voudrais pas me permettre de lui faire l'observation que je ferais à un député plus jeune, c'est-à-dire de consulter les plans avant de se prononcer. Je suppose que l'honorable député n'acceptera pas mon appréciation ni mon goût, sur une question comme celle-ci, mais je lui dirai que lorsque je vins récemment au département des Travaux publics en ma qualité de ministre intérimaire, et que j'y vis les plans de l'architecte pour cette annexe, j'ai été enchanté et agréablement surpris de voir qu'il avait si bien réussi à ajouter une annexe considérable à cet édifice sans en affecter le moindrement l'apparence extérieure.

M. HENDERSON : C'est matière à appréciation.

L'hon. M. FISHER : Je n'hésite pas à le reconnaître. L'honorable député n'a pas vu les plans et ne devrait pas exprimer une opinion. J'ai vu les plans et les profils et je suis plus en mesure que lui de me prononcer sur la question. L'honorable député prétend que j'ai outrepassé mes pouvoirs et mon autorité. Quand je pris l'administration du département, les plans étaient prêts, de même que le devis et des soumissions furent demandées. Ce n'est qu'après mon arrivée à ce ministère que je trouvai une liasse de soumissions et qu'on me demanda de les ouvrir pour accorder l'entreprise au plus bas soumissionnaire. C'est ce que je fis, suivant en cela la ligne de conduite tracée par le ministre des Travaux publics. Il agissait selon les explications qu'il a données, l'année dernière à la Chambre.

M. HENDERSON : J'aimerais que le ministre me dise où je pourrais trouver ces explications.

L'hon. M. FISHER : Dans le hansard, au chapitre des crédits du ministère des Travaux publics. Les explications portent que le crédit était destiné à une annexe à la chambre n° 16. Il n'a pas pu donner plus de détails, car le soin était laissé à l'architecte de faire en sorte que l'apparence de l'édifice ne fut pas défigurée. On n'a pas besoin de penser que le ministre des Travaux publics ni le ministre intérimaire, ne sont pas orgueilleux de la beauté de ces édifices et ne sont pas déterminés à faire tout en leur pouvoir pour qu'aucune construction d'un caractère temporaire ou permanent ne vienne détruire l'apparence de ces édifices dont tous les Canadiens sont si fiers. Rien de tel ne sera fait. Loin de nuire à l'apparence de l'architecture, les plans la réhaussent et lui donnent du relief. L'honorable député semble oublier que chaque année la députation a insisté auprès du ministre pour obtenir plus d'espace dans l'édifice législatif. L'honorable député dit que nous pourrions avoir ailleurs en ville l'espace voulue pour y construire ces bureaux, mais il sait que les députés ne veulent pas les avoir ailleurs qu'ici. On a réclamé, à la pointe de l'épée, j'oserais dire, plus d'espace pour les chambres de comités, pour les bureaux, pour le café et le fumoir, et les députés conservateurs n'ont pas été ceux qui ont le moins insisté. On ne peut pas placer ces bureaux en ville. L'honorable député a dit que l'annexe à l'édifice de l'ouest a donné du ton au lieu de nuire à l'apparence. Le même architecte a préparé les plans et je demande à l'honorable député d'en prendre connaissance pour s'assurer que l'édifice du centre gagnera, si possible, au changement ; il devra, je crois, changer d'opinion.

M. HENDERSON : Je ne le crois pas.

L'hon. M. FISHER : Je sais que l'honorable député est de la vieille école conservatrice et n'aime pas à changer d'opinion, mais il doit être susceptible de se laisser convaincre. Il a le cœur plus tendre que la tête, et je sais qu'il admettra que le changement est une amélioration. Je regrette qu'il pense que j'aie abusé de mon autorité

et que je n'aurais pas dû signer ce contrat sans en référer au Parlement.

M. BENNETT : Combien entend-on dépenser pour cette annexe ?

L'hon. M. FISHER : L'entreprise a été adjugée l'autre jour pour $230,000.

M. BENNETT : L'honorable député d'Halton (M. Henderson) a passablement raison de dire que la Chambre n'a pas été suffisamment mise au courant de cette dépense considérable à la dernière session. Je trouve dans le hansard, les lignes suivantes :

Agrandissement et réfection aux édifices du parlement à Ottawa, $50,000.

M. HYMAN. Le principal chef de dépenses sera la construction de l'annexe à la bibliothèque, telle que le comité de la bibliothèque l'a demandée. Nous avons aussi l'intention d'agrandir l'aile ouest de l'édifice afin de donner plus d'espace aux députés et aux fonctionnaires.

Il est évident d'après cela et d'après ce que le ministre a dit qu'on était loin de songer à une dépense d'un quart de million. Je n'ai pas cru qu'on devait agrandir cette aile sans auparavant consulter le Parlement. La déclaration du ministre est là pour prouver que je n'avais pas tort.

L'hon. M. PATERSON : Quelle conversation a eu lieu ensuite ?

M. BENNETT (lisant) :

M. BENNETT : Les travaux seront-ils adjugés à l'entreprise?

M. HYMAN : Oui.

M. Sproule se mit à parler du besoin d'un local pour les dames dans ces édifices, et le ministre l'informa qu'une chambre avait été aménagée à l'étage supérieur, et mentionna diverses autres choses.

L'hon. M. PATERSON : Il me semble que ce n'est pas là tout ce qui s'est dit.

M. BENNETT : Il peut y avoir un autre article ; mais je viens de lire les déclarations qui ont été faites. Je propose que cet article soit renvoyé jusqu'à ce qu'on nous ait communiqué les plans.

L'hon. M. FISHER. Je n'ai pas d'objection à déposer les plans. J'en suis tellement satisfait que je suis persuadé d'obtenir l'adhésion des membres dès qu'ils en auront pris connaissance. A mon avis, on ne devrait pas s'opposer à l'adoption de l'article, car il s'en trouve d'autres à l'occasion desquels cette discussion pourra se faire.

M. HENDERSON : Quant à moi, je m'oppose à l'érection de bâtiments de cette sorte, dans cette localité, pour quelque fin que ce soit. Les plans indiqueront peut-être un très joli édifice ; je suis trop circonspect peut-être, mais pour le moment, je suis persuadé qu'il faudrait mettre fin à ce parti pris de défigurer nos beaux édifices du Parlement.

(Cet article est ajourné.)

Rideau Hall—Améliorations, $100,000.

M. WILLIAM WRIGHT : Cette somme me paraît élevée ; voudra-t-on nous dire ce que l'on se propose de faire.

L'hon. M. FISHER : Il s'agit d'ajouter une annexe à la façade de Rideau-Hall, laquelle devra servir de salle d'entrée et de réception pour les visiteurs avant de pénétrer dans le salon, les vestiaires, etc. Comme nous le savons tous, lorsqu'il y a une réception à Rideau-Hall, il faut passer par en arrière. Au reste, détail beaucoup plus important, de l'aveu de tous, la façade de Rideau-Hall est d'apparence mesquine.

M. BENNETT : Combien coûteront en tout ces travaux ?

L'hon. M. FISHER : La dépense totale sera de $130,000.

M. BENNETT : Va-t-on faire appel de soumissions ?

L'hon. M. FISHER : Sans doute.

M. BERGERON : Combien coûterait un nouvel édifice ?

L'hon. M. FISHER : Je n'aime pas à risquer une estimation.

M. BERGERON : Il serait peut-être plus sage d'appliquer des fonds à la construction d'un nouvel édifice.

L'hon. M. PATERSON : C'est ce que nous aurions dû faire il y a longtemps.

L'hon. M. FISHER : Encore une fois, je ne fais qu'exprimer ma propre opinion. Je crois que Rideau-Hall, aujourd'hui, est un édifice très confortable, très convenable pour la fin à laquelle il sert. Il est très bien aménagé, et très commode pour les réceptions, le seul ennui c'est que l'entrée en est laide et que les visiteurs n'ont pas à l'arrivée, une bonne salle d'entrée. L'occupant actuel, son prédécesseur et lady Minto m'ont assuré que ce logement est très confortable et que les agrandissements exécutés, ces années dernières, le mettent à l'abri de la critique. Mais l'extérieur de l'édifice fai une mauvaise impression. On espère corriger ce défaut en ajoutant une nouvelle façade avec portique, chambre d'attente, grands escaliers, et locaux pour la réception des visiteurs à l'arrivée.

M. BENNETT : Aura-t-elle deux étages ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

Ottawa—Musée commémoratif Victoria, $200,000.

M. BENNETT : Combien cet édifice va-t-il coûter en tout ?

L'hon. M. FISHER : L'estimation totale de l'architecte est de $1,250,000.

M. BENNETT : L'entreprise a-t-elle été adjugée.

L'hon. M. FISHER : Il y a longtemps, et au plus bas soumissionnaire.

M. ARMSTRONG: Le ministre voudra-t-il nous donner un aperçu du genre d'architecture qu'on va adopter et nous dire de quelle pierre on va se servir.

L'hon. M. FISHER : Le bâtiment sera fait en grès de la Nouvelle-Ecosse. Il ne m'est guère possible de dire quel sera le genre d'architecture, mais lorsque je déposerai le plan du nouveau bâtiment, on pourra se rendre compte du plan de façade et de la disposition générale des pièces.

M. ARMSTRONG : Lorsque cette question a été discutée la session dernière il me semble que le ministre des Travaux publics (M. Hyman) nous a déclaré qu'on allait adopter pour cet édifice le même genre d'architecture que pour les trois édifices sur la côte du Parlement, et que l'on devait aussi se servir de la même sorte de pierre. Je ne conçois d'autre architecture que celle de ces édifices. J'espère qu'on n'ira pas adopter un genre d'architecture moderniste et rococo pour nos édifices publics d'Ottawa. A mon avis, l'hôtel de la Monnaie est une excentricité. Le plan du musée a-t-il été fait par l'architecte qui a fait le plan de l'hôtel de la Monnaie ?

L'hon. M. FISHER : C'est l'architecte en chef du département qui a préparé les plans dans les deux cas.

Construction d'une annexe à l'édifice départemental de l'est $75,000.

M. BENNETT : Quels renseignements pouvez-vous nous donner à ce sujet ?

L'hon. M. FISHER : Il n'a rien été fait à ce sujet. Tout est resté en suspens.

M. BENNETT : Mais si ce crédit est adopté, le ministre se croira-t-il autorisé à pousser les travaux ?

L'hon. M. FISHER : Je ne sais trop qu'en dire. Je le reconnais, il vaudrait peut-être mieux biffer cet article, mais je n'aimerais pas à le faire, sans avoir consulté mes collègues.

M. BENNETT : Alors cet article sera ajourné ?

L'hon. M. FISHER : Oui, si l'honorable député (M. Bennett) le désire.

M. BENNETT : A ce sujet, je me permettrai de signaler à l'attention du ministre certains articles figurant au rapport de l'auditeur général (page V-24) annexe à l'édifice départemental de l'ouest. Ce sont des articles de dépense pour divers services relatifs à l'enquête sur l'écroulement de la tour et formant un total d'à peu près $1,000. Quel arrangement aviez-vous donc conclu avec l'entrepreneur pour qu'il ne soit pas appelé à payer ces montants ? A-t-il été conclu un arrangement de cette nature ?

L'hon. M. FISHER : Je crois qu'il n'a pas été pris de décision à cet égard. L'entrepreneur a été payé pour le travail exécuté et la question des dommages n'a pas été réglée.

Ottawa—construction de nouveaux bureaux administratifs, y compris le coût de l'emplacement, $400.000.

M. ARMSTRONG : Quels terrains avez-vous achetés jusqu'à présent ?

L'hon. M. FISHER : La liste en est longue, et je courrais risque de fatiguer la députation en lui en faisant la lecture. Mais d'une manière générale, je dirai que nous avons acheté tous les terrains depuis le bâtiment Lindsay jusqu'à la rue Saint-Patrice et plus loin jusqu'à l'hôtel de la monnaie. Il reste à faire l'acquisition d'un ou deux petits terrains. Leurs propriétaires ne veulent pas vendre, et il sera peut-être nécessaire de les exproprier.

M. BENNETT : Les terrains que vous avez achetés s'étendent-ils depuis l'avenue Mackenzie jusqu'à la rue Sussex ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. BENNETT : Et vous faites l'acquisition de tout ce pâté de maisons à l'exclusion du bâtiment Lindsay ?

L'hon. M. FISHER. Oui, mais comme je l'ai dit, il reste un ou deux petits terrains dont nous n'avons pas encore fait l'acquisition.

M. BENNETT : Quel est le chiffre total de la dépense ?

L'hon. M. FISHER : On n'a pas fait l'addition des sommes énumérées sur cette liste, mais on me dit que le chiffre total est de $450,000.

M. ARMSTRONG : Pour l'emplacement?

L'hon. M. FISHER : Pour le terrain et les constructions.

M. ARMSTRONG : A-t-on préparé un plan général pour la construction de bureaux administratifs à cet endroit ?

L'hon. M. FISHER : Oui, dans une certaine mesure. Nous avons invité les architectes canadiens à prendre part à un concours pour la confection de plans de bâtiments devant occuper cet emplacement. L'un de ces bureaux administratifs se trouvera au nord de l'édifice Lindsay, et l'autre, destiné au ministère de la Justice et aux cours de justice, s'étendra depuis la rue Saint-Patrice jusqu'à l'hôtel de la monnaie. J'ai ici un petit livret qui a été transmis aux architectes ; les règles du concours y sont énoncées. Les plans devront indiquer non seulement les détails relatifs aux constructions, mais aussi la disposition générale

des terrains. D'après ces indications, les plans devront être transmis au département dès avant le 1er juillet prochain.

M. ARMSTRONG : Mettra-t-on les députés à même de consulter ces plans avant que les travaux aient été adjugés ?

L'hon. M. FISHER : Oui. Je ferai observer que le Gouvernement ne s'engage pas à accepter aucun des plans. Il ouvre ce concours, et un comité de trois architectes sera chargé de décerner les prix, savoir le président de la société des architectes de l'Ontario, le président de la société des architectes de Québec, et l'architecte du département. Dès que ces plans auront été transmis au département, ils deviendront sa propriété pour en faire ce que bon lui semblera.

M. ARMSTRONG : Je suis heureux d'apprendre que le Gouvernement a pris le parti de requérir les services d'architectes éminents.

Notre ville est belle, elle doit devenir la Washington du Nord, et nous ne saurions mettre trop de soin, en ce qui regarde la nature des édifices publics que nous voulons y faire construire.

M. BENNETT : Une fois le plan adopté, l'architecte qui l'a préparé sera-t-il chargé de surveiller l'exécution des travaux ?

L'hon. M. FISHER : Pas nécessairement. Une fois les plans soumis au département, ils deviennent sa propriété absolue, pour en faire ce que bon lui semble.

M. BENNETT : Quel est le montant du premier prix ?

L'hon. M. FISHER : Huit mille dollars.

M. BENNETT : J'en causais avec un architecte de Toronto, et il prétendait que le concurrent heureux devrait être chargé de la direction des travaux ; car, faisait-il observer, les prix sont d'un chiffre tellement modeste, qu'à moins d'avoir la perspective d'être chargé de la surveillance des travaux, très peu d'architectes seraient disposés à prendre part au concours. Il a dit, je pense, qu'il y avait un second et un troisième prix.

L'hon. M. FISHER : Le premier prix est de $8,000 ; le second prix, de $4,000 ; le troisième, de $2,000 et le quatrième, de $1,000. Seuls les plans primés deviendront la propriété du Gouvernement. Je n'ignore pas que nos architectes ont exprimé l'opinion dont vient de nous faire part l'honorable député. Une députation de ces architectes est même venue me trouver à ce sujet, bien que toute l'affaire eut été décidée avant que je fusse chargé de la direction du département. Ils prétendaient que le concurrent heureux devrait être désigné pour exercer la direction des travaux. Mais cette manière de faire susciterait des embarras. En premier lieu, c'est là une entreprise qui relève de l'administration, et le département a des fonctionnaires qui sont responsables vis-à-vis du Gouvernement de la construction de tous les édifices publics en quelque endroit que ce soit. Il pourrait se produire évidemment des difficultés, s'il était nommé des architectes du dehors ne relevant pas de l'administration et chargés de surveiller l'exécution de ces travaux. En second lieu, il est possible et même probable, que les plans qui seront acceptés devront être retouchés.

M. BENNETT : Combien se propose-t-on de dépenser sur ces bâtiments ? Quelle base de calcul a-t-on adoptée pour la confection des plans ?

L'hon. M. FISHER : Les indications fournies leur laissent une assez grande latitude. On m'informe que les architectes sont appelés à faire des plans en vue d'un bâtiment présentant trois cent mille pieds carrés de superficie. On a fixé ce chiffre après avoir fait le calcul de l'espace requis par les divers départements, et en tenant compte du développement ultérieur des bureaux. A Ottawa, comme l'honorable député le sait, le Gouvernement tient à bail un grand nombre de bâtiments, et ces nouvelles constructions le dispenseront de louer ces propriétés particulières. Tous les bureaux administratifs seront concentrés dans ce nouveau bâtiment. Comme je l'ai dit, nous tenons compte du développement ultérieur des services administratifs, car le pays se peuple et s'enrichit constamment.

M. BENNETT : A-t-on fait l'achat et payé le prix de quelques-uns de ces immeubles ?

L'hon. M. FISHER : Oui, le prix d'acquisition a été versé dans tous les cas.

M. BENNETT : Jusqu'à concurrence de $400,000 ?

L'hon. M. FISHER : Il n'a pas été payé une somme tout à fait aussi élevée. Il est certains achats d'un prix assez grand pour lesquels les contrats n'ont pas encore été signés et le prix versé. Mais il a été conclu des arrangements dans la mesure que j'ai dite.

M. BLAIN : Qui était chargé de négocier ces achats ?

L'hon. M. FISHER : M. Riopelle, d'Ottawa, a été l'agent du Gouvernement chargé d'obtenir des promesses de vente relativement à ces immeubles.

M. BLAIN : Quel était le chiffre de sa commission ?

L'hon. M. FISHER : Il doit recevoir 5 p. 100, je pense.

M. BENNETT : J'aimerais à savoir où nous en sommes. Si ce crédit est voté, le ministre se croira-t-il autorisé à poursuivre

l'affaire et à adjuger les entreprises une fois les plans adoptés, et poussera-t-il les travaux ?

L'hon. M. FISHER : A mon avis, il serait autorisé à le faire. Toute la question a été discutée à fond lors de la première délibération des crédits pour cette fin. Mon collègue a expliqué toute l'affaire dans la mesure où il pouvait l'expliquer, sans mettre le Gouvernement entre les mains des spéculateurs en immeubles de la ville d'Ottawa. Nous avons jugé opportun de faire l'acquisition de l'emplacement pour ces édifices. La députation le comprendra, si le ministre, avant que nous nous fussions assuré de promesses de vente sur ces terrains, s'était levé en Chambre et avait déclaré que nous nous proposions d'en faire l'acquisition, la spéculation aurait battu son plein. Si nous l'avions fait, les membres de la gauche, sans aucun doute, s'en seraient plaints, et à juste titre. Il était nécessaire de s'assurer de promesses de vente sur un nombre suffisant de terrains, afin d'établir le prix pour la superficie totale. Cela fait, il n'y avait plus lieu d'être aussi circonspect, car l'agent pouvait aller trouver les propriétaires de ces terrains et leur dire : Si vous ne voulez pas consentir à vendre aux conditions raisonnables qui ont déjà été fixées, le Gouvernement aura recours à l'expropriation.

M. ARMSTRONG : Ces terrains ont-ils tous été achetés depuis un an à peu près ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. ARMSTRONG : Alors, je dois avouer que l'agent chargé de faire l'achat de ces immeubles a fait une assez bonne affaire. Cinq p. 100 sur $400,000 donnent $20,000. Il me semble que c'est là une assez étrange manière pour le Gouvernement de négocier ses achats ; l'agent devant recevoir 5 p. 100 sur le prix d'achat est intéressé à ce que vous achetiez les terrains à un prix plus élevé, puisque sa commission sera d'autant plus forte.

L'hon. M. FISHER : Il me semble que c'est la pratique ordinaire, mais je dois avouer qu'elle ne m'est pas très connue.

M. BENNETT : A la page V—24, du rapport de l'auditeur général je vois qu'il a été payé $7,314 à divers particuliers autres que M. Riopelle, pour estimations de divers immeubles sur l'avenue Mackenzie et la rue Sussex. J'imagine que ce sont les immeubles dont il a été question précédemment.

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. BENNETT : Il me semble que dans les circonstances, les présences étant si peu nombreuses ce soir, nous ne devrions pas nous lancer dans une affaire de cette importance. Le ministre nous déclare bien en toute franchise que ces architectes ont été priés de dresser les plans d'un édifice comprenant une telle superficie ; mais il est à peu près impossible pour tout autre qu'un architecte, qu'un constructeur, de se faire une idée de ce qu'on va construire. Tout dépend du nombre d'étages que l'édifice devra avoir. Si j'ai bien compris le ministre, ces étages seront au nombre de deux. Le ministre nous a dit que les architectes ont été priés de préparer des plans assurant un local d'une certaine grandeur ; malheureusement, il n'est pas en mesure de nous dire quelle somme on se propose d'affecter à cette fin. On ne nous en demande pas moins de voter ce soir un crédit d'un demi-million de dollars pour commencer. Il me semble que le Parlement a droit d'exiger certaines données, certains renseignements propres à fixer ces idées. J'imagine que le local sera très grand, que le bâtiment aura une très grande importance. Je me permettrai de demander si l'on prévoit que la dépense dépassera $3,000,000.

L'hon. M. FISHER : On m'informe que les architectes ont été priés de dresser leurs plans pour un édifice dont le prix de revient ne devra pas excéder 30 cents du pied cube, en ce qui regarde le plus grand des deux édifices, et 35 cents du pied cube, en ce qui regarde le plus petit des deux, celui destiné aux cours et au département de justice.

M. BENNETT : A combien cela porterait-il la dépense maxima ?

L'hon. M. FISHER : On n'en a pas encore fait le calcul.

M. HENDERSON : Je crois que le ministre a indiqué le chiffre.

L'hon. M. FISHER : J'ai indiqué le nombre de pieds carrés de superficie.

M. SPROULE : Ce chiffre ne s'appliquait-il qu'à un étage ?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. SPROULE : Combien d'étages l'édifice devra-t-il avoir ?

L'hon. M. FISHER : Ils sont libres de faire des plans même pour un édifice de cinq étages. Je ne pense pas que la question soit tout à fait décidée. La superficie totale, y compris les murs intérieurs, les passages, les chambres de toilette, etc., sera de 300,000 pieds, et l'édifice ne devra pas avoir plus de cinq étages au-dessus du sous-sol, du côté du jardin public.

M. BENNETT : Est-ce pour un seul de ces deux bâtiments ou pour les deux que ce chiffre est fixé.

L'hon. M. FISHER : Pour le grand bâtiment. L'autre, aura trois ou quatre étages du côté du parc. L'état que j'ai ici en mains indique aussi la grandeur des diverses chambres. Le grand édifice départemental ne devra pas être subdivisé. Ce travail sera exécuté après coup, à la demande des départements qui s'y installeront ; de sorte que les architectes en dres-

sant leurs plans n'indiquent pas la distribution intérieure des pièces. Ils indiquent les superficies de chaque étage dans l'ensemble tant qu'on ne saura pas quel emploi on doit faire de l'édifice, quels départements y auront leurs bureaux, on ne fera pas les divisions ; mais une fois cette question réglée, le bâtiment devra être subdivisé à la demande des divers ministères qui s'y installeront.

M. BENNETT : Le ministre reconnaîtra, je pense, que nous nous engageons dans une entreprise assez périlleuse et qu'avant de le faire nous devrions obtenir de plus amples renseignements de l'architecte en chef. L'architecte est-il en mesure de nous dire quelle sera la dépense à $1,000,000 près.

L'hon. M. FISHER : J'ai déclaré, il y a quelques instants, que le nombre d'étages n'est pas définitivement fixé. Mais la superficie a été déterminée, ainsi que le prix de revient par pied cube de la contenance du bâtiment. C'est-à-dire que la dépense ne devra pas dépasser 30 cts par pied cube pour le bâtiment le plus grand, et 34 cts, dans le cas du bâtiment le plus petit. Je n'ai pas fait le calcul, mais il ne serait pas très difficile de se faire une idée assez approximative de la dépense. Si l'on prend la hauteur moyenne d'une chambre et si on la multiplie par 300,000 pieds de superficie, on aura le nombre de pieds cubes contenus dans l'édifice.

M. E. D. SMITH : Vous voulez dire la contenance totale de tous les étages?

L'hon. M. FISHER : Oui. En faisant le calcul à 30 cts du pied cube vous saurez à la grosse ce que coûtera l'édifice. Il est bien connu que les architectes et les entrepreneurs sont en mesure de dire approximativement le prix de revient d'un bâtiment. Un bâtiment de telle ou telle nature coûtera 10, ou 12, ou 15 cts du pied cube, suivant les cas. Ils font le calcul du nombre de pieds cubes que le bâtiment renferme et déterminent ainsi avec suffisamment d'exactitude quelle sera la dépense.

M. HENDERSON : Maintenant, si l'honorable ministre me permet de dire un mot, il me semble, comme le déclarait l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), que nous nous engageons dans une entreprise un peu considérable, et de nature à imposer au pays une très forte dépense. Le ministre n'est pas en mesure de nous dire, ce soir, avec suffisamment d'assurance ce que coûtera un édifice de cette nature à $1,000,000 ou $2,000,000 près. Qu'il jette un coup d'œil autour de lui ce soir, et constatant le petit nombre des présences, non seulement parmi ses partisans, mais du côté de la gauche, ce vendredi soir, où beaucoup de députés se sont mis en route pour visiter leurs foyers, il se rendra compte qu'il ne serait pas prudent de continuer la délibération de ce crédit et d'engager le pays dans une entreprise de cette importance. Si nous votons ce crédit, de $400,000, nous obligeons pratiquement le pays à exécuter cette entreprise, et le ministre se considérera autorisé, sans avoir à consulter de nouveau le Parlement, à pousser les travaux et à dépenser $3,000,000, $4,000,000, $5,000,000, la somme enfin que pourront coûter les travaux. Dans ces conditions, nous ne devrions pas, à mon avis, continuer le débat. Nous devrions attendre que la députation soit présente en plus grand nombre et que le comité ait été plus complètement mis au courant des détails de cette vaste entreprise. Le ministre sera sans doute appelé à nous renseigner sur toute l'affaire. Nous nous sommes bornés ce soir à aborder la question, nous avons simplement levé le rideau et jeté un regard à l'intérieur, et ce que nous en avons vu est bien de nature à nous impressionner. Considérant l'importance de la mesure, et le petit nombre des députés présents, le ministre ferait bien, à mon avis, de réserver ce crédit jusqu'à ce que nous soyons mieux renseignés. Il ne perdra rien à attendre et à laisser les députés discuter la question entre eux. Nous reconnaissons tous que le besoin de locaux plus spacieux se fait sentir, et que ces bâtiments ne doivent pas être construits sur la côte du Parlement, mais quelque part ailleurs.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai nullement le désir de faire adopter cet article malgré l'opposition de ces messieurs. J'ai fait à la hâte le calcul du nombre de pieds cubes contenus dans des chambres de hauteur moyenne couvrant une superficie totale de 300,000 pieds carrés. Je trouve que le plus grand des deux édifices coûtera à peu près un million et demi de dollars; et le plus petit à peu près un demi-million. L'édifice Langevin, renferme 90,000 pieds de superficie et a coûté à peu près un million de dollars. Pour la grandeur, c'est un édifice très coûteux. Les murs extérieurs, les murs de façade sont très dispendieux et très beaux, c'est un édifice magnifique, mais il a coûté très cher étant données ses dimensions.

M. HENDERSON : C'est probablement à cause de la faible étendue de l'emplacement.

L'hon. M. FISHER : C'est possible. Je ne blâme personne, je me borne à constater un fait. Pour 90,000 pieds de superficie la dépense a été de près de $1,000,000, de près de 90 cts par pied de superficie.

M. SPROULE : Mon souvenir, c'est que la dépense n'a été que de 25 cts du pied cube.

L'hon. M. FISHER : Elle a dû être beaucoup plus élevée. Il va nous falloir faire le calcul d'après ces données. Je n'ai signalé cet exemple que pour avoir un point de comparaison. Je sais que le ministre

en faisant ses calculs et ses estimations, se proposait d'élever un bâtiment convenable et le plus possible à l'épreuve du feu. D'autre part, le terrain coûte cher, à Ottawa; et augmente constamment de valeur. Si nous avions pris cette décision, il y a cinq ou six ans, nous aurions probablement pu acheter le terrain et construire le bâtiment à beaucoup moins de frais qu'aujourd'hui. Si nous ne prenons pas cette mesure maintenant, dans cinq ans d'ici, tout le monde blâmera le Gouvernement de ne l'avoir pas prise.

M. SPROULE : De quelle sorte de pierre allez-vous vous servir ?

L'hon. M. FISHER : De pierre canadienne.

M. SPROULE : Du grès ordinaire?

L'hon. M. FISHER : Ce n'est pas spécifié; ce sera à l'architecte à le dire.

M. SPROULE : Quelle est la superficie totale du terrain, la largeur d'une rue à l'autre, et quel prix a-t-on payé par pied de façade? Cette indication pourrait nous être fournie sans nuire aux négociations.

L'hon. M. FISHER : Nous avons un plan de l'immeuble tout entier, indiquant chaque terrain et le prix payé pour chacun d'eux.

M. SPROULE : Il ne saurait y avoir d'inconvénient à indiquer les immeubles dont vous avez fait l'acquisition et les prix payés dans chaque cas.

M. ARMSTRONG : Combien le terrain coûtera-t-il en tout?

L'hon. M. FISHER : A peu près $450,000.

M. ARMSTRONG : Il me semble que $22,500 est une somme beaucoup trop forte à payer à l'agent chargé de négocier l'achat de ces terrains. Le Gouvernement a payé 5 p. 100, quelque fût le prix d'achat, et plus ce prix d'achat était élevé, plus la commission de l'agent était élevée également. Il recevra en tout $22,500 pour l'achat d'immeubles au montant de $450,000 opérés dans le cours d'une année.

L'hon. M. FISHER : Je m'enquerrai de l'affaire.

M. BENNETT : Combien coûtera l'enlèvement des bâtiments actuellement en place?

L'hon. M. FISHER : Lorsqu'un entrepreneur s'engage à ériger de nouvelles constructions sur un terrain où il se trouve d'anciens bâtiments, il enlève les matériaux, et comme compensation il a le droit de se servir des matériaux utilisables.

M. BLAIN : Je crois qu'on est en pourparlers au sujet de l'achat de l'édifice Lindsay. Quels en sont les propriétaires actuellement ?

L'hon. M. FISHER : Je m'en informerai ; mais je ne pense pas qu'il soit sage de ne rien dire des négociations avant qu'elles soient terminées.

M. ARMSTRONG : Est-ce la pratique du département, pour l'achat d'immeubles dans les diverses parties du pays, de payer une commission de 5 p. 100, à l'agent chargé de négocier l'achat ?

L'hon. M. FISHER : Je n'en sais rien, je m'en assurerai.

Ottawa—cour suprême—construction d'une annexe à la bibliothèque, $24,000.

M. BENNETT : Qu'est-ce ?

L'hon. M. FISHER: Depuis quelque temps la bibliothèque de la cour suprême, est très insuffisante, et nous nous proposons d'y ajouter une annexe.

M. SPROULE : J'avais compris qu'on se proposait de construire un nouveau bâtiment pour la cour suprême.

L'hon. M. FISHER : Un des bâtiments dont j'ai parlé est destiné à cette fin, celui au delà de la rue Saint-Patrice.

M. SPROULE : Alors, est-il sage d'agrandir l'édifice actuel pour si peu de temps ?

L'hon. M. FISHER : Il est probable que les nouveaux édifices ne seront pas prêts avant cinq ou six ans.

M. SPROULE : Est-ce là le chiffre total de la dépense ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. SPROULE : L'entreprise est-elle adjugée.

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. SPROULE : Qui seront les entrepreneurs ?

L'hon. M. FISHER : MM. Doran et Devlin, les plus bas soumissionnaires.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

Sur proposition de l'hon M. Fisher, la Chambre lève sa séance à onze heures et dix minutes du soir.

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 25 février 1907.

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

### DEMANDES DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur certains rapports que j'ai demandés et qui n'ont pas encore été déposés :

2 novembre, concernant des terrains à Truro pour l'usage de l'Intercolonial.

17 décembre, concernant la construction d'un bureau de poste à Vancouver.

17 décembre, concernant la construction d'un refuge pour les immigrants à Winnipeg.

17 décembre, concernant certains travaux à ou près des rapides de Saint-André.

18 décembre, concernant la construction d'un bureau de poste à Winnipeg.

18 février, concernant la sélection et la situation de 3,500,000 acres dans la vallée de la rivière de la Paix (C.-A.).

J'ai ici une autre liste de rapports demandés durant la session de 1906, qui n'ont pas encore été déposés. Il y en a un que j'ai demandé moi-même, concernant le transport du courrier transatlantique et les autres sont :

Un rapport demandé par M. Ingram, concernant la taxe personnelle de $2 sur toute personne entrant aux Etats-Unis.

Un rapport demandé par M. Worthington concernant le destitution du lieutenant-colonel Boulanger.

Un rapport demandé par moi-même, concernant les pêcheries maritimes et fluviales de chaque province.

Un rapport demandé par M. Fowler concernant l'ancienne salle d'exercice d'Halifax.

Un rapport demandé par M. Lefurgey concernant les pêcheries de l'île du Prince-Edouard.

Un rapport demandé par M. A. C. Macdonell concernant les travaux dans le port de Toronto.

Un rapport demandé par M. Macdonell concernant le prolongement du brise-lames dans le port de Toronto.

Un rapport demandé par M. E. D. Smith concernant les subventions aux lignes de paquebots transatlantiques.

Un rapport demandé par M. Armstrong concernant les tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada.

Un rapport demandé par M. Boyce concernant l'émeute du Sault Sainte-Marie, au mois de septembre 1903.

Un rapport demandé par M. Taylor concernant l'affermage de puissance hydraulique aux chutes de la Chaudière.

Il est possible que quelques-uns de ces rapports n'aient pas été déposés à la suite d'arrangements entre les intéressés ; je n'ai consulté aucun des députés en cause.

Sir WILFRID LAURIER : Je vois qu'il est question dans cette liste d'un rapport concernant les marchés concernant le transport des dépêches postales sur l'Atlantique. Je croyais que ce rapport avait été déposé. Désirez-vous l'avoir ?

M. R. L. BORDEN : J'aimerais à l'avoir.

Sir WILFRID LAURIER : J'y verrai.

## DEMISSION DU SENATEUR GOWAN.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : L'honorable premier ministre voudra-t-il dire à la Chambre s'il est vrai que l'honorable M. James Gowan, sénateur de la division de Barrie, a démissionné ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui ; il a envoyé sa démission et elle a été acceptée.



## QUESTION RELATIVE AU FUSIL ROSS.

M. A. N. WORTHINGTON (Sherbrooke) : Le 14 janvier dernier j'ai demandé les rapports des commissions, bureaux d'enquête, etc., concernant la valeur du fusil Ross. Quand ces rapports seront-ils déposés ?

Sir WILFRID LAURIER : J'en parlerai au ministre de la Milice (sir Frederick Borden).

## QUESTION RELATIVE A LA DEMISSION DE L'HONORABLE M. C. S. HYMAN.

M. T. S. SPROULE : Je vois par les journaux qu'à une réunion convoquée pour faire le choix d'un candidat, à London, il y a quelques jours, M. Gibbons aurait dit : Sir Wilfrid Laurier a écrit à M. Hyman, le suppliant de retirer sa démission, parce que le premier ministre ne pouvait se passer de lui dans le cabinet. Vu que la correspondance déposée ne contient pas de lettre de cette nature, je désirerais savoir s'il y a des raisons particulières pour qu'elle ne soit pas déposée avec les autres ?

Sir WILFRID LAURIER : Toute la correspondance échangée avec M. Hyman a été déposée.

## RECTIFICATION RELATIVE A LA COMMISSION DE M. RIOPELLE.

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Je désire rectifier une erreur que j'ai commise vendredi dernier. En réponse à l'honorable député de Lambton, j'ai dit que M. Riopelle avait reçu une commission de 5 p. 100 sur le prix d'achat des propriétés achetées par le Gouvernement sur la rue Sussex et l'avenue Mackenzie, par son entremise. Ce renseignement m'avait été fourni par le sous-ministre qui était à ce moment à mes côtés, mais le lendemain matin, il m'écrivait qu'il avait été induit en erreur et que la commission n'est que de 2 p. 100, et non 5. Je m'empresse de faire la rectification.

## INTERPELLATION AU SUJET DU CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. H. A. WARD (Durham) : J'ai l'honneur de proposer la clôture de la séance pour la discussion d'une question d'urgence et de très haute importance. Je veux parler de la décision du Gouvernement de faire aboutir le canal de la vallée de la Trent à Trenton et non à Port-Hope.

M. l'ORATEUR : L'honorable député considère-t-il cette question tellement urgente, qu'il y ait lieu d'en saisir la Chambre de cette manière ?

M. WARD : Oui.

M. l'ORATEUR : La Chambre consent-elle à ce que cette motion soit faite ? Si quelqu'un a des objections, c'est le temps de les faire connaître... Puisque personne ne s'y oppose, l'honorable député peut continuer.

M. WARD : J'ai déjà essayé une fois de saisir la Chambre de cette question, mais j'en ai été empêché par les règlements. Le " Globe " de lundi dernier publiait l'article suivant :

La sortie du canal sera à Trenton. La question longtemps débattue de savoir si le canal de la vallé de la Trent ira aboutir à Trenton ou à Port-Hope, vient d'être décidée en faveur de Trenton. Le département des Chemins de fer et des Canaux a étudié minutieusement les cinq tracés et en a conclu que, dans l'ensemble, Trenton l'emportait sur Port-Hope. Les levés font voir que la différence entre les deux routes sous le rapport de la construction n'est guère importante. Sous ce rapport, Port-Hope a même l'avantage ; la distance est plus courte. Le coût de la construction, d'après le rapport des ingénieurs serait de $40,000 moins élevé pour aller à Port-Hope qu'à Trenton. Mais dans ce calcul, il n'est pas tenu compte des dommages causés aux terrains environnants et des concessions de pouvoirs hydrauliques; sous ce double rapport le tracé de Trenton l'emporte de beaucoup. Un grand point en faveur de Trenton, c'est que les barges partant de Midland et passant par la vallée de la Trent peuvent se rendre à Montréal en toute sûreté, vu que tout le trajet se fait à l'intérieur des terres. Si on avait choisi Port-Hope pour la sortie du canal, ces barges auraient dû être remorquées sur une longue distance, en plein lac, ce qui est très dangereux, sinon impossible, dans les gros temps.

Je trouve étrange que ces rapports que nous avons demandés à plusieurs reprises et qui n'ont pas été déposés, aient été communiqués aux journaux, avant que les députés aient pu en prendre connaissance. Il me semble que ces rapports devraient être déposés et l'honorable ministre des Chemins et des Canaux (M. Emmerson) devrait dire pourquoi ils ne le sont pas. Quand il seront déposés, nous saurons si les renseignements du " Globe " sont exacts. S'ils le sont, je trouve étrange que les journaux aient été renseignés avant la Chambre. Je ne discuterai pas le contenu de ces rapports, puisque nous ne les avons pas, mais j'aimerais à avoir une explication du ministre.

L'hon. M. EMMERSON : Je n'ai certainement pas inspiré l'article en question et je ne crois pas que les renseignements qu'il contient aient été fournis par le département. J'ai été nécessairement absent de mon cabinet depuis mardi dernier, et sans cela, les rapports seraient déjà déposés. J'espère qu'ils le seront demain et la Chambre y trouvera tous les renseignements. Je suis convaincu que le département n'a rien communiqué aux journaux. J'ai porté la question au conseil où elle est encore, et le rapport sera déposé demain.

M. BENNETT : Quand le ministre sera-t-il en état de faire une déclaration concernant l'embouchure du canal sur la baie Georgienne ?

L'hon. M. EMMERSON : J'espère pouvoir déposer en même temps un rapport à cet effet.

(La motion demandant la clôture de la séance est rejetée.)

## QUESTIONS.

### LA FICELLE D'ENGERBAGE ET LA DOUANE.

M. REID, par l'entremise de M. Blain, demande :

1. Quelle évaluation a été faite par les douanes des machines pour fabriquer la ficelle d'engerbage et aussi pour fabriquer les cordages, importées à Welland, Ont., entre le 1er janvier et le 30 novembre 1906, et quel est le montant des droits perçus sur ces machines ?
2. Ces diverses machines ou parties d'icelles ont-elles été admises en entrepôt, et dans quelles bâtisses, à Welland, ont-elles été mises en entrepôt ?

L'hon. M. PATERSON : Les machines pour la fabrication de la ficelle d'engerbage et les cordages, importées à Welland depuis le 1er janvier 1906, sont restées en entrepôt dans la fabrique de l'importateur, à Welland, sous la surveillance des autorités, pendant l'estimation et le paiement des droits. Nous avons reçu $16,500 en acompte de ces droits, mais la question n'est pas encore réglée.

### AGENTS DES INDIENS.

M. ARMSTRONG demande :

1. Quels sont les fonctions généralement remplies par un agent des Indiens ?
2. Quelle est la moyenne du salaire payé aux instituteurs dans les écoles indiennes ?
3. Quel est le salaire minimum payé auxdits instituteurs ?
4. Combien d'écoles pour les Indiens ont été construites par le Gouvernement depuis 1896, et quel a été le coût desdites écoles ?

L'hon. M. OLIVER :

1. Les fonctions des agents des Indiens sont, en général, les suivants : Protéger les terres, le bois et autres valeurs se trouvant dans les limites de la réserve ; prévenir les Indiens de l'immoralité et de l'usage des boissons enivrantes ; visiter les écoles indiennes de son agence et faire rapport et s'assurer que les enfants fréquentent ces écoles ; distribuer les intérêts et la rente aux Indiens ; présider aux réunions du conseil et faire rapport des délibérations au département des Affaires indiennes ; remplir les fonctions d'un juge de paix, aux fins de l'acte des Indiens, avec les pouvoirs de deux juges de paix, dans les limites de sa juridiction, lorsqu'il y a infraction aux dispositions de l'acte des Indiens ; et généralement de faire observer les dispositions de cette loi.

2. $300.

3. La contribution minimum du département aux salaires des instituteurs dans les écoles indiennes est de $125 par année. Les instituteurs qui reçoivent cette allocation sont dans les écoles confessionnelles et les organisations religieuses qui en ont la direction et qui complètent les salaires de ces instituteurs. Sur 228 externats, 182 sont confessionnels et les instituteurs dans ces écoles reçoivent presque tous un supplément des organisations religieuses qui dirigent ces écoles.

4.

| | |
|---|---|
| 47 externats, au prix de.. .. | $ 19,760 |
| 9 internats, au prix de.. .. | 28,968 |
| 3 écoles industrielles, au prix de.. .. .. .. .. .. .. .. | 157,530 |
| Total .. .. .. .. .. .. | $206,258 |

SUBVENTION A LA PRESSE-ASSOCIEE.

M. KEMP demande :

1. Le Gouvernement subventionne-t-il le service de renseignements par le câble anglais ?

2. Le Gouvernement s'est-il en aucun temps objecté au genre de dépêches transmises par ce service comme étant d'un caractère frivole et insignifiant ?

3. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur les dépêches suivantes ? Dans l'affirmative, quelle décision a-t-il prise dans l'espèce ?

Ils sont d'une outrecuidance extrême.

Le bon " Old Yorkshire " critique nos manières.

Nous crachons partout—Nous nous servons de notre couteau pour manger, et les lois de la politesse sont inconnues—S'il diffère d'opinion avec nous, nous lui disons d'aller au. . .

Londres, 20 novembre.—Le bon " Old Yorkshire ", écrivant de Montréal au " Yorkshire Post ", tombe à bras raccourci sur les Canadiens et leurs manières parce que les Anglais sont attaqués journellement par la " presse jaune à un sou publiée ici ". Il dit que " partout les gens ne se gênent pas pour expectorer, que la politesse est inconnue dans les restaurants et les salles à dîner d'hôtels et que partout les gens portent leur couteau à la bouche pour manger. En ce qui concerne le sport, tous les amateurs sont accablés de cadeaux. Jack Canuck a perdu la tête. S'il vous demande votre opinion sur les exercices de sport, les habitudes et les manières, et que vous différez d'opinion avec lui, il vous dit dans un langage rien moins que poli : Que diable êtes-vous venu faire ici ".

Elle pèse 322 livres.

Une femme est avisée d'attendre que les léviathans de la ligne Cunard fassent la traversée, avant de faire le voyage au Canada.

(Presse-associée du Canada.)

Londres, 20 décembre.—Parmi les personnes qui se sont présentées aujourd'hui au bureau d'émigration du Canada pour avoir des renseignements, se trouvait une femme pesant 322 livres. Elle a dit que son mari et elle se proposaient de se rendre au Canada au commencement de la nouvelle année. M. Bruce Walker lui a conseillé de remettre son voyage jusqu'à ce que les léviathans de la ligne Cunard commencent leurs voyages.

4. Le monsieur Bruce Walker ci-dessus mentionné est-il un agent du Gouvernement dans la Grande-Bretagne ? Dans l'affirmative, quelle action le Gouvernement se propose-t-il de prendre au sujet du prétendu conseil de M. Walker ?

5. Quel est le chiffre de la subvention annuelle payée pour ce service de renseignements par le câble ?

L'hon. M. FISHER : Le Gouvernement est autorisé par un acte du Parlement à subventionner un service de dépêches télégraphiques entre la Grande-Bretagne et le Canada pendant une période de cinq ans, à compter de l'exercice 1903-1904, jusqu'à l'exercice 1907-1908. Le chiffre de cette subvention est limitée à $15,000 par année, pour les trois premières années, à $10,000 pour la quatrième année et à $5,000 pour la cinquième année, pourvu, toutefois que la subvention n'excède pas la moitié du coût du service.

Les sommes payées se répartissent ainsi :

| | |
|---|---|
| 1903-4.. .. .. .. .. .. .. | $12,500 00 |
| 1904-5.. .. .. .. .. .. .. | 11,592 81 |
| 1906-7.. .. .. .. .. .. .. | 10,756 76 |
| 1906-7 (à date).. .. .. .. .. | 5,713 39 |

Cette contribution a été accordée pour venir en aide à la " Canadian Press Association ". On n'a pas cru qu'il y avait lieu de faire exercer un contrôle du Gouvernement sur ces dépêches. Cela regarde l'association et ses correspondants. Jusqu'à présent le Gouvernement n'a pris aucune mesure relative à la nature de ces dépêches.

LA COMPAGNIE LAMONTAGNE ET LE " SOLEIL ".

M. MONK, par l'entremise de M. Blain, demande :

4845—Communes, 25 fév.—Gal. 1433

1. Quel montant total a été payé par le Gouvernement et la compagnie Lamontagne (à responsabilité limitée) du 1er janvier 1906 au 1er février 1907 ?

2. Quel montant total a été payé par le Gouvernement à la compagnie de publication du ' Soleil " du 1er janvier 1906 au 1er février 1907 ?

Sir WILFRID LAURIER :

| Département. | Au " Soleil ". | A la Cie Lamontagne. |
|---|---|---|
| Agriculture.. .. .. .. | $ 6 00 | $ Aucun |
| Douanes.. .. .. .. .. | 3 00 | $ Aucun |
| Finances.. .. .. .. .. | Aucun | 6 00 |
| Affaires indiennes.. .. | 44 85 | Aucun |
| Revenu de l'intérieur.. | 12 00 | Aucun |
| Intérieur.. .. .. .. .. | 390 00 | Aucun |
| Milice et Défense.. .. | 36 95 | 70,972 86 |
| Marine et Pêcheries.... | 442 17 | Aucun |
| Gendarmerie à cheval.. | Aucun | 3,156 60 |
| Postes.. .. .. .. .. .. | 198 01 | 6 00 |
| Impressions et papeterie.. .. .. .. .. .. | 1,780 97 | 108 00 |
| Secrétariat d'Etat.. .. | 12 00 | Aucun |
| Travaux publics. .. .. | 757 75 | 22 00 |

Nous n'avons pas encore reçu la note du département des Chemins de fer et des Canaux.

COMMISSION SUR LES COMPAGNIES D'ASSURANCES.

L'hon. M. FOSTER demande :

1. M. Shepley, C.R., a-t-il été employé par le Gouvernement pour aider à la commission royale sur les assurances depuis la fin de l'enquête ?
2. Dans l'affirmative, pendant combien de jours, à quels appointements et quel est la nature de ses services?
3. M. Shepley est-il tenu, comme partie de ses devoirs, de rédiger le rapport de la commission ou d'aider les commissaires relativement aux propositions qu'ils devront faire ?
4. Le ministre de la Justice a-t-il été plus ou moins fréquemment en communication avec M. Shepley depuis la clôture de l'enquête au sujet de la manière dont le rapport doit être rédigé ou à l'égard des propositions qui devraient être faites?

L'honorable M. AYLESWORTH :

1. Les services de M. Shepley, qui ont été retenus par le décret ministériel du 28 février 1906, pour conduire l'enquête, ne prennent pas fin avec la clôture de l'enquête, mais seulement quand le rapport de la commission sera complété.
2. M. Shepley n'a pas encore présenté de mémoire de frais.
3. Les fonctions de M. Shepley consistaient à prêter son ministère aux commissaires pour tout ce qui se rapporte aux questions comprises dans le décret instituant la commission. Ses attributions ne sont limitées que par la teneur de ce décret.
4. Le ministre de la Justice n'a eu ni directement ni indirectement aucune communication avec M. Shepley, ni avec qui que ce soit, relativement à la manière dont le rapport de la commission devrait être rédigé ou aux propositions qu'il devrait contenir.

SERVICE DES VOYAGEURS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. C. R. DEVLIN demande :

1. Combien de trains de voyageurs, sur la ligne de l'Intercolonial, quittent Nicolet chaque jour ?
2. S'il n'y en a qu'un, est-il vrai qu'il part à 6 heures du matin ?
3. L'heure n'est-elle pas considérée matinale et incommode ?
4. A quelle heure ce train doit-il arriver à Montréal ?
5. A quelle heure y arrive-t-il en général ?
6. Quelle est la distance entre ces deux points ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Un train à voyageurs part de Nicolet tous les jours.
2. Oui.
3. On a considéré que cette heure était la plus commode en ce qu'elle permet aux cultivateurs de cette localité d'arriver à Montréal à temps pour le marché.
4. Le train doit arriver à Montréal à neuf heures et quarante minutes.
5. Depuis trois semaines, il a subi un retard moyen de quarante-cinq minutes.
6. 97 milles ½.

INCENDIES CAUSES PAR L'INTERCOLONIAL.

M. C. R. DEVLIN demande :

1. Quels arrangements ont été faits par le Gouvernement concernant les demandes d'indemnité pour dommages causés par l'incendie, il y a trois ans, aux sections Manseau et Lemieux, sur l'Intercolonial ?
2. Quelles réclamations ont été réglées et quelles sont celles qui ne l'ont pas été?
3. Pourquoi les unes ont-elles été réglées, et non les autres ?

L'hon. M. EMMERSON.

1. La réclamation de M. H. Price a été jugée par la cour d'échiquier et payée ; le jugement a été défavorable à la couronne.
2. Toutes les autres réclamations sont pendantes. Le Gouvernement s'est entendu avec les parties et l'une d'elles sera plaidée devant la cour d'échiquier, probablement au prochain terme à Québec. Les autres suivront le même sort.
3. Répondu sous le numéro 2.

LE YACHT " MAISONNEUVE ".

M. NORTHRUP demande :

1. Où le yacht " Maisonneuve " a-t-il été employé au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1906?
2. Pendant combien de jours ce yacht a-t-il été employé au cours de la susdite année ?
3. Où le dit yacht a-t-il été ainsi employé ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Sur le fleuve Saint-Laurent, sur la rivière Ottawa et sur le lac Ontario.
2. En juillet, août, septembre, octobre et jusqu'au milieu de novembre 1905, époque où il a pris ses quartiers d'hiver à Sorel. Il a repris le service vers le milieu de mai et a été employé jusqu'à la fin de juin 1906.
3. Aux endroits mentionnés dans la réponse à la 1re question pour déterminer l'emplacement des nouveaux feux, des bouées, des phares et inspecter les travaux. Le yacht a aussi été mis à la disposition du Gouverneur général en certaines occasions et du département des Chemins de fer et des Canaux pour des travaux spéciaux.

LES TAPIS DE L'INTERCOLONIAL.

M. WORTHINGTON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il récemment demandé des soumissions pour la fourniture de tapis des wagons de l'Intercolonial ?
2. Dans l'affirmative, de quelle manière ces soumissions ont-elles été demandées et quelle était la quantité de tapis requise ?

3. Combien de soumissions ont été reçues, de qui et quel prix était stipulé dans chaque soumission ?

4. Les marchandises à fournir seront-elles toutes de fabrication canadienne ?

4. Dans la négative, quelle quantité sera de fabrication canadienne et quelle quantité sera de fabrication anglaise ou étrangère ?

6. Si on a donné la préférence à des marchandises de fabrication anglaise ou étrangère, quelle en est la raison ?

7. Des échantillons ont-ils été fournis avec les soumissions ?

8. Les soumissionnaires heureux sont-ils des fabricants de tapis ?

9. Dans la négative, quelle est leur profession ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui.

2. Des soumissions ont été demandées pour 4,000 verges, au moyen d'une lettre circulaire.

3. Quatorze soumissions ont été reçues : Gordon & Keith, Halifax (N.-E.) ; Brander, Morris & Company, Halifax (N.-E.) ; Amland Brothers Limited, St-Jean (N.-B.); Peter McSweeney, Company, Limited, Moncton (N.-B.) ; Henry Morgan Company, Montréal (P.Q.) ; Herman H. Wolff & Company, Montréal, (P.Q.) ; Manchester, Robertson & Allison, St-Jean (N.-B.) ; McCauley Brothers & Company, St-Jean (N.-B.) ; W. L. King & Company, Halifax (N.-E.) ; L. P. Ferland, Québec ; The Guelph Carpet Mills Company, Guelph (Ont.); B. E. Smith, Moncton (N.-B.) ; N. G. Valiquette, Montréal (Qué.) ; A. O. Skinner, St-Jean (N.-B.)

Le gérant général des chemins de fer de l'Etat a été autorisé à acheter les tapis nécessaires, des personnes suivantes, aux prix indiqués dans les soumissions, les quantités étant laissées à sa discrétion : MM. McCauley Frères et Cie, St-Jean (N.-B.) ; MM. W. L. King et Cie, Halifax (N.-E.) ; The Guelph Carpet Mills Company, Guelph (Ont.) ; M. A. O. Skinner, St-Jean (N.-B.)

Les experts examinèrent les échantillons fournis par les soumissionnaires, et ceux des quatre maisons sus-mentionnées ont été trouvés les plus satisfaisants.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Répondu sous le n° 3.

6. Il n'y a pas eu de telle préférence.

7. Oui.

8. Un seul.

9. Les soumissionnaires sont tous engagés dans le commerce en gros des mercéries.

LA COMPTABILITE SUR LE TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. AMES demande :

Vu que le Gouvernement du Canada garantit les obligations de la division ouest du Transcontinental dans la proportion de 75 pour 100 du coût de construction :

1. Quelles mesures sont prises de temps à autre pour permettre au Gouvernement de déterminer le coût de la construction de ladite division ouest ?

M. WORTHINGTON.

2. Quelles inspections de livres de comptes, états, pièces justificatives, etc., sont faites à cet effet ?

3. Le Gouvernement a-t-il des mémoires ou relevés indiquant les montants dont la compagnie fait rapport de temps à autre, et qui sont vérifiés par le Gouvernement, comme ayant été réellement dépensés ?

4. Quelle preuve la compagnie doit-elle fournir au Gouvernement que toutes les réclamations légitimes des entrepreneurs et pour des matériaux, gages et approvisionnements, et toutes les réclamations légitimes contre les entrepreneurs et sous-entrepreneurs pour matériaux, gages et approvisionnements en rapport avec la construction du chemin de fer ont été dûment payées ?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Le Gouvernement a chargé M. Collingwood Schreiber, C.M.G., et ingénieur en chef du Gouvernement, d'exercer une surveillance sur tout ce qui se rapporte à la division de l'ouest ; il a deux aides sur les lieux, qui lui envoient des rapports de temps à autre.

2. Le département envoie un auditeur tous les mois.

3. Oui.

4. Aucune réclamation de cette nature n'ayant été présentée, il n'y a pas lieu de prendre des mesures spéciales.

OBLIGATIONS GARANTIES DU TRANSCONTINENTAL-NATIONAL.

M. AMES demande :

1. Quel est le montant total des obligations qui, jusqu'à ce jour, ont été émises par la compagnie et garanties par le Gouvernement au sujet de la construction de la division ouest du Transcontinental ?

2. Combien y a-t-il eu d'émissions de ces obligations et quels sont les dates et les montants des diverses émissions?

L'hon. M. FIELDING :

1. Le total des obligations émises par la compagnie et garanties par le Gouvernement, est de £3,200,000.

2. Il n'y a qu'une seule émission. Les obligations émises le 1er octobre 1905, sont par séries et numérotées ainsi :

| | |
|---|---|
| 500 de £1,000 chacune, numérotées de A,001 à A,500.. .. .. .. .. | £ 500,000 |
| 2,000 de £500 chacune, numérotées de B,0001 à B,2,000.. .. .. .. | 1,000,000 |
| 17,000 de £10 chacune, numérotées de C,0001 à C,17,000.. .. .. .. | 1,700,000 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. | £3,200,000 |

IMPORTATION DE BATTEUSES.

M. W. WRIGHT demande :

1. Combien de batteuses complètes, actionnées par le cheval, la vapeur ou autre force motrice et combien de séparateurs, ont été importés pendant le dernier exercice?

2. Quelle en est la valeur totale, et quel montant de droits a été perçu ?

L'hon. M. PATERSON : Pendant l'exercice expiré le 30 juin 1906, on a importé au Canada 647 batteuses et séparateurs combinés.

Valeur.. .. .. .

3. Depuis combien d'années le Gouvernement se sert-il du "Neptune", et combien de jours par année s'en est-il servi ?

4. Combien le Gouvernement a-t-il payé pour réparations et changements pendant chacune des années qu'il a utilisé ce navire ?

5. Combien l'affrètement de ce navire a-t-il coûté au Gouvernement pendant chacune de ces années ?

6. Qu'ont coûté l'approvisionnement et l'entretien de ce navire pendant la même période ?

7. Quel est le total des dépenses relatives à ce navire depuis que le Gouvernement s'en sert ?

Sir WILFRID LAURIER (pour le ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non.

2. Job Frères, de Saint-Jean (Terreneuve).

3. Premier affrètement, du 17 juillet 1903 au 13 décembre 1904 ; en 1903-04, 168 jours; en 1904-05, 348 jours. Second affrètement, de juin 1905 à janvier 1906, 245 jours ; total, 761 jours.

4. Premier affrètement :

| | |
|---|---|
| 1903-04 | $ 25,532 26 |
| 1904-05 | 17,393 15 |
| | $ 42,925 41 |
| Second affrètement : | |
| 1905-06 | $ 8,000 00 |
| Total | $ 50,925 41 |
| Premier affrètement : | |
| 1903-04 | $ 25,200 00 |
| 1904-05 | 9,780 00 |
| | $ 34,980 00 |
| 1905-06 | $ 15,000 00 |
| 1905-06 | $ 16,00 00 |
| Total | $ 50,980 00 |

5. Premier affrètement :

| | |
|---|---|
| 1903-04 | $ 43,064 90 |
| 1904-05 | 14,542 23 |
| | $ 57,607 13 |
| Second affrètement : | |
| 1905-06 | $ 12,522 36 |
| Total | $ 70,129 49 |

6. Premier affrètement :

| | |
|---|---|
| 1903-04 | $ 93,797 16 |
| 1904-05 | 41,714 38 |
| Total. | |
| Premier affrètement | $135,512 54 |
| Second affrètement | 36,522 56 |
| | $172,035 10 |

LE JUGE PUISNE DU COMTE DE SIMCOE.

M. CONMEE demande :

1. Le ministre de la Justice a-t-il reçu des plaintes relativement à la manière dont le juge puisné de la cour du comté de Simcoe dirige les affaires judiciaires ?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces plaintes ? Et le ministre a-t-il pris des mesures pour remédier au présent état de choses ?

M. REID.

3. Combien de temps ledit juge doit-il encore remplir ses fonctions avant d'avoir droit à sa pleine pension de retraite ?

4. Si lesdites plaintes sont fondées, existe-t-il quelque moyen de hâter la mise à la retraite dudit juge ?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1 et 2. Le ministère a reçu des lettres où l'on se plaint de ce que, eu égard à son âge avancé, ce juge est inapte à remplir ses fonctions ; mais l'auteur de ces lettres s'étant refusé à formuler une plainte susceptible de motiver une enquête, le ministère s'est abstenu d'intervenir.

3. Le juge ayant été nommé le 28 septembre 1883, il aura droit à sa pleine pension de retraite le 28 septembre 1908, pourvu qu'il ait alors atteint l'âge de 75 ans ; ou bien, sans égard à la durée de ses services, il pourra être mis à la retraite lorsqu'il aura atteint l'âge de 80 ans.

LA COMMISSION DES ASSURANCES.

M. BOYCE demande :

1. M. Geo. F. Shepley, C.R., est-il toujours à l'emploi du Gouvernement dans les affaires relevant de la commission des assurances ?

2. Est-il toujours ainsi employé depuis que la commission a cessé de recueillir des dépositions ?

3. Dans l'affirmative, de quelle sorte de travail s'est occupé M. Shepley depuis que la commission a cessé de recueillir les dépositions ?

4. Quand la commission a-t-elle cessé d'entendre les dépositions ?

L'hon. M. A. B. AYLESWORTH :

1, 2 et 3. La réponse à ces trois questions se trouve à celle qui fut donnée à une question de l'honorable député de Toronto-nord (l'hon. M. Foster), qui porte le n° 7 du feuilleton.

4. Le 24 novembre 1906.

M. SAINT-LOUIS.

M. ELSON demande :

1. Un M. Saint-Louis se trouve-t-il au nombre des employés de la Chambre ?

2. Dans l'affirmative, ledit M. Saint-Louis occupe-t-il un autre emploi dans quelque ministère ?

3. Quelles sont ses fonctions, et que lui est-il payé par jour ou par année, dans chaque cas ?

L'hon. M. A. B. AYLESWORTH :

1. Oui.

2. M. Saint-Louis est un de ceux qui ont été chargés de faire la version française des Statuts revisés de 1906.

3. En tant que traducteur des statuts, il touche $200 d'appointements mensuels. En tant qu'employé de la Chambre, il aide à la traduction lorsqu'il en est requis, ce pourquoi il touche, durant la session, $4 par jour de travail.

M. D. HENDERSON.

M. BENNETT demande :

1. Un nommé D. Henderson est-il employé dans le département de l'Agriculture ?
2. Dans l'affirmative, en quelle qualité, quelles sont ses fonctions et quel est son salaire ?
3. Si ledit Henderson est ainsi employé, où a-t-il été employé pendant les derniers trente jours ?

L'hon. M. FISHER :

1. D. Henderson, vétérinaire, est à l'emploi du ministère de l'Agriculture et fait partie du personnel du service sanitaire des animaux.

2. Il a été nommé inspecteur vétérinaire en conformité des dispositions de la loi sur les maladies contagieuses des animaux, et ses appointements sont de douze cents dollars ($1,200) par année.

3. Excepté du 2 au 8 février inclusivement, jours pendant lesquels il fut malade, son emploi pendant les trente derniers jours a consisté à relever les cas de gale des moutons dans les comtés de Middlesex, d'York, de Lambton, d'Elgin et d'Ontario.

LES JUGES A LA RETRAITE DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. DELISLE (par M. Louis Lavergne) demande :

1. Quels sont les juges de la province de Québec qui ont pris leur retraite et reçoivent une pension de ce Gouvernement ?
2. Quel est le montant reçu par chacun d'eux à titre de pension ?
3. Quelle est la date de la mise à la retraite de chacun de ces juges ?
4. Quel est leur âge ?
5. Combien d'années ont-ils siégé comme juges ?

L'hon. M. AYLESWORTH :

1, 2 et 3. Voici les noms, le chiffre de la pension annuelle, la date de la mise à la retraite et les années d'exercice de chacun de ces juges :

| Noms. | Pension annuelle. | Date de la mise à la retraite. | Années d'exercice. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | |
| L'hon. M. W.-W. Chagnon | 2,666 66 | 12 nov. 1887 | 14 ans, 1 mois. |
| " M. A.-C. Papineau | 3,333 34 | 7 mai 1889 | 12 " 8 " |
| " M. H.-G. Malhiot | 2,666 66 | 2 août 1897 | 8 " 11 " |
| " M. L. Bélanger | 2,666 66 | 11 juin 1902 | 28 " 8 " |
| " M. L.-B. Caron | 5,000 00 | 12 nov. 1903 | 29 " " |
| " M. L.-A. de Billy | 2,333 33 | 29 janv. 1904 | 15 " 11 " |
| " Sir L.-N. Casault | 6,000 00 | 30 sept. 1904 | 30 " 4 " |
| " M. W. White | 2,666 66 | 16 nov. 1904 | 9 " " |
| " M. J.-A. Ouimet | 4,666 66 | 3 fév. 1906 | 9 " 8 " |
| " M. A.-B. Routhier | 8,000 00 | 6 juin 1906 | 32 " 10 " |
| " M. C.-J. Doherty | 4,666 66 | 22 nov. 1906 | 15 " 1 " |
| " Sir A. Lacoste | 5,333 33 | 25 janv. 1907 | 15 " 4 " |
| " M. R. N. Hall | 4,666 66 | 16 fév. 1907 | 15 " 1 " |

4. Le ministère ne possède aucun renseignement sur l'âge d'aucun de ces messieurs.

LE SURINTENDANT DE PILOTES A MONTREAL.

M. DELISLE demande :

1. M. James Riley occupe-t-il encore la charge de surintendant des pilotes de Montréal ?
2. A la demande de qui a-t-il été nommé ?
3. Est-il porteur d'un certificat de capitaine au long cours ou de pilote, ou de quelque autre certificat d'aptitude ?
4. Le Gouvernement se propose-t-il de le remplacer par une personne plus apte à remplir ces fonctions ?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Oui.
2. A la demande des armateurs de Montréal.
3. Il est porteur d'un certificat de capitaine au long cours décerné par le Board of Trade.
4. Ce fonctionnaire étant porteur du certificat en question, on le considère comme étant pourvu des aptitudes nécessaires.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants :

Etat indiquant les statistiques qui, ordinairement publiées dans l'annuaire des années précédentes, ne figurent pas dans l'annuaire du Canada de 1905, et les publications où l'on peut trouver les statistiques ainsi omises.—M. Kemp.

Copie de toute correspondance et de tous documents, papiers, comptes, arrangements, concessions et mémoires relatifs à la demande de terres boisées dans les townships Fisher, Haviland et Tilley, district d'Algoma, et à la vente qui en fut faite le 21 novembre 1900 par le surintendant général des Affaires indiennes à MM. Wilson, Reeser et Philp.—M. Boyce.

Copie de toute correspondance échangée entre le procureur général du Nouveau-Brunswick ou tout autre membre du gouvernement

de cette province et le ministre de la Justice ou tout autre membre du gouvernement fédéral concernant la réorganisation de la cour suprême du Nouveau-Brunswick.—M. Crocket, par M. R. L. Borden.

## DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A L'USAGE OFFICIEL DE LA LANGUE FRANÇAISE.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny) propose l'adoption du projet de résolution suivant :

La Chambre déclare qu'il est dans l'intérêt bien entendu du Dominion et conforme à l'esprit du contrat d'union de 1867 que la langue française, dont l'emploi est officiel en vertu de la Constitution, soit mise sur un pied de parfaite égalité avec l'anglais dans toutes les matières d'intérêt public, notamment dans la frappe des monnaies et l'administration du service postal.

Monsieur l'Orateur, j'ai laissé ce projet de résolution figurer longtemps au feuilleton afin de donner à la Chambre l'occasion de l'étudier, et je me plais à croire que l'on ne se méprendra pas sur les motifs qui me le font mettre en discussion. Je compte que mes honorables collègues de la Chambre ont assez bonne opinion de moi pour me savoir affranchi de tout préjugé de race et penser que je n'ai d'autre but que de favoriser le bonheur futur du pays. En saisissant la Chambre de ce projet de résolution, je me propose uniquement de faire disparaître certains griefs qui tendent à entraver le progrès et froissent l'orgueil d'une très notable partie de la population.

C'est sur l'égalité des races que fut fondée la confédération canadienne ; c'est la reconnaissance de ce principe qui, en 1867, détermina l'union des deux races prédominantes du Canada. Ce principe, chacun l'admet en théorie, mais je regrette d'avoir à dire qu'on le méconnaît souvent dans la pratique. Il n'est pas utile que je refasse aujourd'hui l'histoire de la langue française au Canada depuis l'origine de la colonie, ni même depuis la cession que la France fit de cette dernière à la Grande-Bretagne ; pas n'est besoin, non plus, que je rappelle à la Chambre l'inaltérable attachement des Canadiens français à leur langue maternelle, ni leur invariable fidélité à la couronne et aux institutions britanniques. Depuis la cession, les Canadiens français ont versé leur sang sur les champs de bataille pour le triomphe du drapeau britannique au Canada ; à deux reprises la Grande-Bretagne leur dut de conserver le Canada. J'ai lieu d'espérer que l'on s'abstiendra, à l'occasion de ce projet de résolution de crier à la déloyauté comme on l'a fait chaque fois que l'on a tenté de réclamer l'égalité de traitement à l'égard de toutes les races de ce pays.

Comme je l'ai dit, s'il est une chose à laquelle les Canadiens français sont particulièrement attachés, c'est leur langue maternelle. J'en citerai un exemple. De nos jours, on cite Lafontaine comme un modèle de conciliation, on le représente comme l'auteur de l'union au Canada des races française et anglaise. Lorsque Lafontaine fut élu pour la première fois membre du Parlement, la langue française était frappée de proscription ; mais, au mépris des préjugés qui prévalaient alors, il ne craignit pas d'adresser la parole au Parlement canadien dans sa langue maternelle.

Je lisais récemment dans le "Le Canada", journal que le Gouvernement compte parmi ses organes, que les jeunes libéraux devraient marcher sur les traces de Lafontaine et non sur celles de Papineau. Eh bien ! monsieur l'Orateur, c'est de l'exemple de Lafontaine que je m'inspire en proposant l'adoption de ce projet de résolution. Je n'invoquerai pas le traité qui, au lendemain de la conquête, assura le maintien de la langue française en ce pays. Il est un traité qui a le pas sur tous les autres à l'égard de la constitution et des lois du Canada : c'est l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867. Il est tellement vrai que ce traité soit la seule loi qui nous régisse en toute question relative à la nationalité ou à la langue, qu'au cours d'un débat qui eut lieu le 17 février 1890, sir John Macdonald, répondant, si je ne me trompe, à M. Dalton McCarthy, prononça ici même les paroles suivantes, où la Chambre retrouvera les motifs qui m'ont déterminé à la saisir de mon projet de résolution :

Je ne partage aucunement le désir exprimé dans certains quartiers qu'il faudrait, par un moyen quelconque, opprimer une langue, ou la mettre sur un pied d'infériorité vis-à-vis d'une autre. Je crois que l'on n'y parviendrait pas, si la chose était essayée, ou que ce serait une folie et une malice, si la chose était possible.

La déclaration souvent faite que le Canada est un pays conquis, est une déclaration toujours faite sans à-propos. Que le Canada ait été conquis ou cédé, nous avons une Constitution en vertu de laquelle tous les sujets anglais sont sur un pied de parfaite égalité, ayant des droits égaux en matière de langue, de religion, de propriété et relativement à la personne. Il n'y a pas de race supérieure, il n'y a pas de race conquise ici, nous sommes tous des sujets anglais, et ceux qui ne sont pas d'origine anglaise, n'en sont pas moins sujets anglais.

Ainsi, de l'aveu même de celui que l'on peut à bon droit considérer comme l'auteur de la Constitution, comme l'auteur de la confédération, l'esprit de la Constitution veut que les deux races et les deux langues soient sur un pied de parfaite égalité. Mais cet esprit, je le répète, on le reconnaît en théorie, mais non dans la pratique. Le traité intervenu en 1867 entre les deux races a-t-il été respecté? Je dois à la justice et à la vérité de dire que les Canadiens en ont scrupuleusement respecté et la lettre et

l'esprit. Il serait contraire à la vérité d'affirmer qu'il a été respecté par les divers gouvernements qui se sont succédé à la direction des affaires du Dominion et des différentes provinces, si ce n'est par celui de la province de Québec.

Je n'entends pas revenir sur certains événements récents et très malheureux à l'occasion desquels on a sacrifié les droits de la minorité canadienne-française et catholique de ce pays ; mais sans rouvrir la discussion sur ces événements, qui sont heureusement choses du passé, j'appellerai l'attention de la Chambre sur une question que l'honorable député de l'Islet (M. Paquet) posait au Gouvernement, il y a une couple d'années, et sur la réponse qu'y fit un des membres du cabinet. Le 31 mai 1905, l'honorable député de l'Islet demandait :

1. Existe-t-il de graves raisons d'Etat de nature à empêcher le ministère des Finances de faire imprimer les billets fédéraux de un et de deux dollars, ou tous autres billets fiduciaires en anglais et en français ?
2. Ignore-t-on au ministère des Finances que ces deux langues sont officielles au Canada ?
3. Est-ce l'intention du ministère des Finances de remédier à cet état de choses à l'avenir en ordonnant l'impression de ces billets dans les deux langues, l'anglais et le français ?

A quoi l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) répondit sur un ton qui, dans le temps, me parut assez dédaigneux :

Il n'y a rien dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, ni dans aucun autre acte du Parlement canadien, qui exige ou présuppose l'impression des billets du gouvernement fédéral dans les deux langues. Le ministère des Finances n'a jamais considéré s'il était opportun, ou non, de se départir de la pratique suivie par tous les gouvernements depuis l'établissement de la confédération jusqu'à nos jours.

Quelques égards que j'aie pour l'opinion du ministre des Finances, je dois dire que certaine disposition de l'acte de l'Amérique britannique du Nord semble tout à fait contraire à l'attitude prise par le Gouvernment ; bien plus, si cette attitude n'est pas contraire à la lettre même de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, elle l'est certainement à l'esprit de la Constitution. L'article 133 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord renferme les dispositions suivantes :

Dans les Chambres du Parlement du Canada et les Chambres de la législature de Québec, l'usage de la langue française ou de la langue anglaise sera facultatif ; mais dans la rédaction des archives, procès-verbaux et journaux respectifs de ces chambres, l'usage de ces deux langues sera obligatoire.

Certes, je n'irai pas jusqu'à dire que l'impression des billets fédéraux fait partie des archives de la Chambre ; mais si, comme le soutenait l'autre jour l'honorable ministre de la Justice, le rôle est partie intégrante des archives du Parlement, on peut certainement dire que le vote de deniers par la Chambre se rattache aux archives et que, par conséquent, la lettre de l'acte de l'Amérique britannique du Nord impose au Gouvernement l'obligation de faire usage des deux langues dans l'impression des billets fédéraux et des timbres-poste, ainsi que dans la frappe des monnaies. Une chose est certaine cependant, c'est que suivant l'esprit de la Constitution, tel qu'exposé par l'auteur de la confédération, par sir John Macdonald, l'une des deux langues reconnues en ce pays n'est pas inférieure à l'autre : toutes deux jouissent des mêmes droits et des mêmes privilèges.

En passant à d'autres pays où il y a diversité de races et de langues, on voit qu'en Belgique, par exemple, le français et le flamand sont sur un pied d'égalité, que la frappe des monnaies et l'impression des billets de l'Etat et des timbres-poste s'y font dans les deux langues. Cependant l'article de la constitution belge en vertu duquel ces choses se pratiquent est loin d'être aussi formel que la Constitution qui nous régit, puisqu'il ne décrète que l'usage facultatif de l'une ou de l'autre de ces deux langues. En Suisse, on fait usage de trois langues : le français, l'allemand et l'italien. Si je ne me trompe, on y fait usage du français et de l'allemand à l'assemblée législative, pour l'impression des lois et des timbres-poste, et la frappe des monnaies.

On constate même qu'à venir jusqu'à ces dernières années la langue française était la seule en usage dans une possession anglaise exclusivement peuplée de sujets anglais, l'île Jersey. Là encore il est fait usage du français dans l'impression des timbres-poste et la frappe des monnaies.

En outre, dans chacun des pays que je viens de mentionner, les noms et les annonces de tous les services publics sont imprimés dans les diverses langues en usage. En Belgique les noms des voitures de chemins de fer sont inscrits en français et en flamand, et les formules de dépêches télégraphiques sont imprimées dans les deux langues. Il en est de même en Suisse. Je crois que dans l'île Jersey il est fait exclusivement usage du français pour ces fins.

On dira peut-être de ces griefs qu'ils ne sont pas très sérieux. J'en conviens ; mais aux yeux d'une très importante partie de la population, ils sont désagréables et humiliants, et, je le répète, je ne vois pas de raison pour que dans les administrations publiques et les services d'utilité publique relevant du Gouvernement ou de compagnies privées, il ne soit pas fait usage des deux langues que la Constitution place sur un pied de parfaite égalité. Autre raison que l'on pourrait faire valoir à ce propos, c'est qu'en vertu de l'axiome anglais celui qui paie a droit de savoir quel emploi on fait de son argent ; or, l'élément français fournissant au moins le tiers des métaux que le Gouvernement convertit en monnaie,

ce serait simplement user de justice à son égard, puisqu'il a le droit de payer, que de lui reconnaître celui de voir sa langue représentée sur les pièces de monnaie fabriquées à même les revenus qu'il contribue au trésor.

La méconnaissance de la langue française dans les services publics donne naissance à des griefs encore plus sérieux que ceux-là. Il me semble que dans tous les services publics du Canada on néglige le français d'une manière pitoyable et coupable. Prenons d'abord l'administration du chemin de fer Intercolonial. Sur ce chemin de fer, il n'est fait usage que d'une seule langue. Pour les Canadiens-français de la province de Québec, qui pourtant fournissent à l'Intercolonial une bonne partie de ses recettes, rien n'indique que les voitures qu'ils prennent sont de première ou de deuxième classe. Les lettres de voiture sont imprimées en anglais, et chaque fois qu'un Canadien-français expédie des marchandises par l'Intercolonial, force lui est de signer un contrat auquel il ne comprend rien. Bien plus, je pourrais signaler certaine section, celle de Lévis à Sainte-Flavie, où pas un seul cantonnier ne parle l'anglais, mais dont le chef ne parle par un traître mot de français. Ce chef se trouve en rapports quotidiens avec des hommes qui n'entendent pas sa langue, et je sais qu'en certains cas—j'ai dû signaler sa manière d'agir à l'attention du Gouvernement où non seulement il ne pouvait se faire comprendre de ses subalternes, mais trouvait encore bon de réprimander ceux-ci parce qu'ils ne pouvaient s'exprimer assez bien en anglais. Puisque les employés de l'Intercolonial sont tenus, dans la province de Québec, de parler l'anglais aussi bien que le français, il me semble que dans la même province, les employés anglais de ce chemin de fer devraient être tenus de parler le français aussi bien que l'anglais.

Voyons, par exemple, ce qui se passe au service du mouvement de l'Intercolonial. Le télégraphiste ou le chef du mouvement est censé, et avec raison, connaître les deux langues. Ou je me trompe fort, ou il n'est pas tenu de connaître l'une et l'autre. Quand il s'agit d'un Canadien-français, on exige de lui qu'il sache les deux langues, mais quand il s'agit d'un Canadien-anglais, la connaissance de la langue anglaise suffit. Voici donc ce qui arrive : chaque fois que l'on expédie une dépêche télégraphique rédigée en français ou que l'on veut obtenir quelque renseignement au sujet d'un train de l'Intercolonial, si la personne à laquelle la réponse est destinée ne parle pas l'anglais, il faut qu'elle se la fasse traduire, parce que les employés du bureau-chef répondent toujours en anglais.

Passons maintenant au ministère des Travaux publics. Il me fallut un jour demander le rapport d'un ingénieur de ce ministère sur certains travaux publics en cours d'exécution dans le comté de Montmagny. La lettre que j'adressai au ministère était écrite en français, mais le rapport que je reçus, bien que portant la signature d'un ingénieur canadien-français, était rédigé en anglais, et je dus le faire traduire pour en faire bénéficier la population de mon comté. Voilà une injustice comme il s'en commet tous les jours dans les services publics et dont, sans le moindre motif, on fait souffrir une partie importante de la population du pays.

Ainsi, bien que le Gouvernement pût les obliger à le faire, pas une seule de nos compagnies de télégraphie ne se donne la peine de faire imprimer une formule de dépêche en français. Dans les grandes villes, elles ont des employés qui ne savent pas un mot de français. D'ordinaire, quand on expédie une dépêche rédigée en français, le destinataire reçoit un massage conçu dans un amphigouri dont le nom n'est connu en aucun pays de l'univers.

J'ai parlé de l'Intercolonial ; je vais maintenant m'occuper des stations. De toutes les compagnies de chemin de fer faisant affaires dans la province de Québec, y compris l'Intercolonial, il n'en est pas une seule qui se donne la peine d'indiquer sur les portes des stations, où on accepte l'argent des Canadiens-français, que telle pièce est réservée aux dames, telle autre aux messieurs, aux voyageurs de première ou de seconde, ou aux bagages. Ces indications sont toujours en anglais, et chaque fois les Canadiens de langue française—j'allais dire qu'ils sont obligés d'apprendre l'anglais, mais ils n'y sont nullement tenus, et cependant ceux d'entre eux qui apprennent l'anglais sont beaucoup plus nombreux que les Canadiens-Anglais qui apprennent le français. Pas une seule compagnie de chemin de fer, y compris l'Intercolonial, ne se donne la peine d'apprendre aux Canadiens-français, dans leur propre langue, à quel usage sont affectées les différentes pièces d'une station, ni à quelles conditions ils souscrivent en faisant enregistrer leurs bagages. Je dis que le Gouvernement devrait intervenir et obliger toute compagnie exploitant un service d'utilité publique à faire usage des deux langues.

Passons maintenant à l'administration du service postal. Mon honorable ami, le directeur général des Postes, se fait généralement un devoir de nous rendre justice chaque fois qu'un grief de cette nature lui est signalé ; mais tous les députés de la province de Québec savent qu'à moins de réclamations persistantes, nous ne pouvons même pas obtenir, dans les villes ni dans les campagnes, que ces simples mots soient inscrits au-dessus de la porte des bureaux de poste : " Bureau de poste " ; c'est toujours " Post Office " qu'on voit. Il faut presque se battre avec le ministère pour obtenir que cette indication soit en français. Pour obtenir un bon de poste rédigé en français, il faut faire une demande spéciale ; on en a imprimé en français il

y a quelque temps, mais à celui qui demande un bon de poste dans un bureau quelconque, on donne invariablement une pièce rédigée en anglais.

Passons maintenant à l'imprimerie Nationale. On a entendu plaintes sur plaintes au sujet des délais scandaleux dans la traduction des documents de la Chambre. La version française des débats de la Chambre est communiquée aux journaux français sinon un mois, au moins trois semaines après que le débat a eu lieu. Quant aux procès-verbaux, j'ignore s'ils sont traduits en français : s'ils le sont le travail est tellement en retard que la session touche à sa fin quand ils sont distribués. Quant à l'impression des lois nous savons tous que la version anglaise des statuts revisés est prête au moins six mois ou un an avant la version française.

On dira peut-être que je suis prévenu, que je fais preuve d'étroitesse d'esprit et que je n'exprime que le sentiment de la province de Québec; or, voici, monsieur l'Orateur, l'opinion d'un journal publié dans la Mecque même des provinces de langue anglaise, à Toronto. Dans un article très intéressant qu'il publiait récemment, le "Canadian Courier" parle de l'usage des deux langues en ce pays. Je n'ai pas le journal par devers moi, mais voici une traduction que "Le Canada" a publié de cet article—et chacun sait que le "Canada" n'exprime jamais une opinion qui ne soit celle du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER : Je vous demande pardon.

M. ARMAND LAVERGNE : C'est du moins ce que prétend "Le Canada".

Sir WILFRID LAURIER : Je vous demande encore pardon.

M. ARMAND LAVERGNE : Cette répudiation du premier ministre me fait plaisir, car j'ai déjà relevé dans ce journal des opinions qui ne feraient pas honneur au Gouvernement, et j'apprends avec plaisir qu'il se vantait et faisait montre d'un zèle intempestif quand il prétendait ne jamais exprimer d'opinion qui ne réflétât celle du Gouvernement.

Le "Courier" dit qu'il est inutile de parler de la langue officielle du Canada, que nulle langue n'est au-dessus de l'autre, et que le français est aussi officiel que l'anglais ; mais, ajoute-t-il, il voit avec peine que les ministres de langue anglaise à Ottawa ne se donnent pas la peine d'apprendre le français. Je dois faire exception à l'égard du ministre de l'Agriculture (M. Fisher), et bientôt aussi, je l'espère, à l'égard de l'honorable ministre de la Justice qui commence à nous adresser la parole en français. Mais le "Canadian Courier" dit qu'à Ottawa, les ministres et les députés semblent s'être donné pour devise : Il faut parler anglais ou se taire. Je crois que les quelques faits que j'ai signalés établissent que cette opinion du "Canadian Courier" est la vérité et rien autre. Je suis convaincu que l'Ontario et les autres provinces partagent le sentiment du "Courier". J'accompagnais mon honorable ami le député de Labelle (M. Bourassa) lorsqu'il exprimait à Toronto l'opinion que j'exprime ici ce soir, et il fut aussi applaudi que s'il eût parlé dans la division de Québec-est représentée par le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier).

Supposons ce qui aurait pu être : supposons qu'au lieu d'être colonie anglaise, le Canada soit une colonie française comprenant un groupe de citoyens de langue anglaise ; les représentants de ces citoyens se lèveraient dans le parlement de cette colonie et réclameraient, avec raison, à mon sens, ce que je réclame aujourd'hui.

Je viens de le dire, la population de langue anglaise du Canada est sympathique aux idées que je viens d'exprimer. Nous avons entendu un cultivateur d'Ontario dire qu'il n'est hostile ni au français ni à l'anglais, mais qu'il ne veut pas l'usage des deux langues, et je crois que c'est là l'opinion qui prévaut dans l'Ontario. Il suffirait, je crois, d'instruire le peuple sur la nature de nos réclamations pour que la majorité anglaise du pays fût heureuse de nous concéder les droits que nous reconnaît la Constitution. Il n'y aurait pas lieu de s'en étonner si l'on tient compte du culte dont, pour les Anglais, la liberté et la justice sont l'objet, et il ne s'agit en ceci que d'une question de liberté et de justice, car en ce pays, Anglais et Français sont associés et pas autre chose.

Pourquoi, monsieur l'Orateur, ne suivrions-nous pas l'exemple des autres pays qui chérissent la liberté, des pays prospères dont je parlais à l'instant ? Le premier ministre disait, il y a quelque temps, que le Canada deviendrait une seconde Suisse idéale. En proposant ce projet de résolution, je n'ai d'autre but que de donner effet à cette belle pensée du très honorable leader de la Chambre et d'implanter au Canada la liberté et l'harmonie dont jouit le pays habité par trois races différentes parlant trois langues différentes.

Cette opinion sur le compte de la Suisse n'est pas seulement celle du leader de notre Chambre, mais d'un homme qui a été quatorze ans l'ambassadeur extraordinaire et le ministre plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, en Suisse, sir R. Ottiwell Adams. Après avoir habité quatorze ans la Suisse, il a pu déclarer qu'à son avis, la diversité de langue et de race, non seulement ne mettait pas en péril l'unité nationale, mais contribuait à la fortifier.

Monsieur l'Orateur, ma tâche est terminée ; je ne veux pas faire un long discours, je pense avoir simplement exposé la situation. Je n'ai pas aujourd'hui demandé de faveurs ; j'ai simplement revendiqué les droits des Canadiens français dans le Do-

minion. On me reprochera peut-être d'avoir parlé en anglais ; j'ai parlé anglais parce que je suis persuadé que les députés Canadiens français, ne sauraient faire autrement que d'appuyer ma résolution. Quant à mes collègues de langue anglaise, je tenais à leur donner l'explication à laquelle ils ont droit. Quelques-uns d'entre eux ont pu éprouver quelque surprise, en prenant connaissance du texte de ma résolution. Mais je pense qu'ils vont maintenant voter à l'unanimité en faveur de son adoption, non pas que j'aie plaidé ma cause avec beaucoup d'éloquence, mais parce que la justice en est évidente. Je les connais trop bien, je les sais trop avisés pour ne pas se déclarer favorables à l'adoption d'une résolution comme celle-là. Ils savent qu'au Canada, les deux races sont associées ; nous habitons le Canada, et nous sommes décidés d'y rester. Personne ne saurait nous en expulser, et nous voulons qu'on nous considère comme des associés. Dans la province de Québec, où nous, Canadiens français, sommes la majorité, nous traitons les Canadiens de langue anglaise non seulement en associés, mais en frères, car nous les considérons comme des frères. Sans doute nous ne comptons pas que tous les membres de la députation vont sur-le-champ nous traiter en frères ; nous supposons bien que quelques-uns d'entre eux, en votant contre la présente résolution, feront voir qu'ils n'ont pas encore atteint ce point de l'évolution, mais nous n'en réclamons pas moins le traitement qui est dû à des associés. Nous avons été fidèles au Canada, nous ne connaissons pas d'autre mère patrie au monde, nous avons dépensé tout notre avoir, pour assurer le progrès et le bonheur de notre pays, nous y sommes attachés et nous prétendons que nos compatriotes anglais devraient nous traiter comme on traite des associés. Cette résolution, si elle est adoptée, n'aura pas d'autre effet que d'effectuer le rapprochement des deux races, que de faire disparaître une cause de refroidissement, et c'est là, une raison suffisante pour légitimer la délibération d'une mesure de cette sorte : supprimer certaines causes de froidissement et effectuer le rapprochement, sur un pied d'égalité, suivant le véritable esprit du pacte fédéral, des groupes de population de langue anglaise et de ceux de langue française.

Je suis arrivé à la fin de ma tâche ; je le répète, j'espère qu'on ne se trompera pas sur le but que je poursuis en présentant cette résolution. Sans doute, on pourra me reprocher d'avoir cherché à exploiter les préjugés nationaux. Je le nie. Je prétends, au contraire, avoir présenté cette résolution en cette Chambre dans le véritable esprit national au sens le plus large du mot.

En faisant disparaître, comme je l'ai dit, un sujet de froissement et de discussion, j'ai fait œuvre de bon Canadien, dans le véritable esprit de la Constitution, dans le



véritable esprit du pacte fédéral. J'ai rempli ce que je considérais être un devoir et j'attends avec confiance parce qu'en prenant la parole aujourd'hui, j'ai pris pour devise ces paroles très anglaises et à la fois très françaises que l'on lit sur le blason de la Grande-Bretagne : Dieu et mon droit.

M. G. H. McINTYRE (Perth). (Texte) : Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Montmagny, en parlant des droits de la langue française dans ce pays, a parlé lui-même en anglais.

C'est singulier. Toutefois j'en suis heureux. Il l'a voulu et c'est son droit.

Mais puisque l'honorable député plaide avec ardeur les droits et l'usage pratique de la langue française je désire lui plaire. Je suis Anglais et, malheureusement, je parle français très mal.

Quelques DEPUTES : Très bien ! très bien !

M. McINTYRE : Je comprends le français seulement quand je le parle moi-même. Mais à propos de cette affaire je désire pour la première fois dire quelques mots en français, parce que j'aime cette langue, parce que j'estime le peuple français et parce que, par la Constitution, il est de mon droit de le faire.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ! très bien !

M. McINTYRE : La résolution proposée par le député de Montmagny se divise en deux parties. La première est comme suit :

Qu'il est de l'intérêt et du bonheur de la confédération et dans l'esprit du pacte fédéral de 1867, que la langue française, officielle par la Constitution, soit mise dans les affaires publiques. . .

A propos de cette partie je ne ferai pas de commentaire, si ce n'est que je l'approuve. Nous désirons respecter en esprit et en substance le pacte de la confédération, nous sommes sous l'impression que le pacte a été respecté sincèrement en esprit et en substance.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien ! très bien !

M. McINTYRE : Si cela est vrai, pourquoi chercher les fautes légères. Notre honorable ami relève les fautes vénielles.

Dans la deuxième partie de la résolution l'auteur donne des détails. Elle est comme suit :

Notamment la frappe des monnaies, l'administration des postes, sur un pied d'égalité avec la langue anglaise.

L'honorable député dit que la langue française a été négligée dans ces services. Est-ce vrai ?. . . Est-ce grave ? Cela n'a pas grande importance. La langue anglaise est quelquefois négligée. Voici une pièce d'argent du Canada. D'un côté je lis "Edwardus septimus Dei gratia rex imperator". Est-ce anglais ? Non. Est-ce fran-

çais ? Non. Ce n'est ni l'un ni l'autre. C'est du latin. C'est la langue que l'honorable député entend chaque dimanche matin avec bonheur et avantage.

C'est la langue que quelquefois mon honorable ami cite dans cette Chambre. Nous ne demandons pas de changement, nous sommes satisfaits. Peu de gens lisent le latin. Quelle différence cela fait-il ? L'argent est bon même en latin.

L'hon M. FOSTER : C'est du bon argent.

M. McINTYRE : Il est très utile. Il est toujours le bienvenu. Au revers je lis un mot seulement en anglais. C'est le mot " cents ". Vraiment il n'y a pas lieu de se plaindre. On me dit que les mandats et les autres pièces importantes de la poste sont en français aussi bien qu'en anglais. Qui lit les timbres-poste ? Nous demandons seulement qu'ils soient bien gommés.

Mais je prie mon honorable ami de croire que je n'aurais pas le moins du monde d'objection à me servir d'un timbre français, ou français et anglais ; ou de recevoir avec empressement des billets du Canada en aussi grande quantité qu'on voudrait bien m'en donner, même imprimés en français. Mon honorable ami sait bien que quelquefois nous n'avons que le français. Voyez cette fenêtre de cette chambre. Regardez le drapeau royal d'Angleterre, et examinez l'écusson sur le papier de cette chambre. Je lis deux épigraphes. Elles sont comme suit : " Honni soit qui mal y pense " l'autre " Dieu et mon droit ". Pas un seul mot d'anglais. Tous français ; nous ne demandons pas de changement, nous sommes satisfaits. Nous entourons ces mots d'un profond respect. Je professe moi-même un grand respect pour eux. Les Anglais ont glorieusement promené cette belle devise française dans le monde entier. Bien des Anglais sont morts pour le drapeau portant ces mots français et nous ne demandons pas qu'ils soient changés.

Je dis à mon honorable ami : Ne perdez pas votre temps à des bagatelles. Nous sommes au Canada à chercher la solution de maints problèmes de la plus haute gravité. Mon ami est intelligent et instruit. Qu'il aborde la solution de ces problèmes et néglige les bagatelles.

M. C. DEVLIN (Nicolet) : Monsieur l'Orateur, je veux suivre l'exemple que vient de me donner mon honorable ami le député de Perth (M. McIntyre), en faisant en français les quelques observations que m'inspire la résolution qui a été proposée par mon honorable ami le député de Montmagny. C'est une question qui m'intéresse, car je suis, comme lui, représentant d'un comté canadien-français, et je reconnais qu'en cette Chambre je ne suis, pour ainsi dire, qu'un Canadien-français.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez !

M. C. DEVLIN : Je dois exprimer ma gratitude à ce comté canadien-français qui m'a adopté à mon retour de l'Europe, et voilà pourquoi, autant que possible, je me sers de la langue française chaque fois que je me lève en cette Chambre. J'ai eu, il est vrai, l'autre jour, l'audace de faire un discours en anglais lorsque, sans préparation, j'ai entrepris de répondre à mon honorable ami, le député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) quand il a amené la question de la fédération impériale ; mais autant que possible, je me sers de la langue française pour deux raisons : d'abord, parce que je représente un comté canadien-français et ensuite, parce que c'est la langue que j'aime le mieux.

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez!

M. C. DEVLIN : La langue anglaise n'est pas ma langue. Malheureusement je ne connais pas la langue irlandaise, la langue de mes pères, et par conséquent je déclare qu'entre ces deux langues, le français et l'anglais, c'est le français que j'aime le mieux.

Après tout, monsieur l'Orateur, la question soulevée par mon honorable ami a son importance. Je me rappelle que lorsque j'étais député au parlement impérial, les représentants de la principauté de Galles, parlaient,—non pas en Chambre, il est vrai, mais en dehors de la Chambre, dans leurs conversations privées,—leur langue maternelle. Ils se servaient d'une langue qu'ils aimaient et qui était parfaitement conservée dans le pays dont ils étaient les représentants.

Je sais que mon honorable ami (M. Lavergne) croit quelque peu que je suis ennemi de la langue française parce que le premier vote que j'ai donné en cette Chambre n'a pas été tout à fait de son goût ; mais cela s'explique facilement pourtant ; je ne voulais pas tourner contre les députés canadiens-français de la province de Québec le ministre de la Justice, lequel, selon moi, proposait quelque chose de tout à fait favorable à la langue française. Voilà pourquoi d'abord j'ai voté pour la motion de l'honorable ministre de la Justice, et, en second lieu, parce que c'était mon premier acte officiel en Chambre et que je voulais m'affirmer comme ami et partisan du Gouvernement.

Quelques DEPUTES : C'est cela surtout.

M. C. DEVLIN : J'espère que mes amis qui m'interrompent ne trouveront pas à redire à cela. Maintenant, il y a une autre chose, d'un intérêt tout particulier, qui concerne la résolution que nous débatttons en ce moment. Je reviens d'Irlande. En Irlande, nous avons fait une lutte bien sérieuse, non seulement en faveur de notre vie nationale, mais aussi en faveur de la langue irlandaise. Nous avons fait cette lutte si sérieusement qu'aujourd'hui, la langue irlandaise triomphe dans un grand nombre de comtés.

Je me rappelle que dans ma division électorale, lorsque je parcourais mon comté, j'étais obligé de me faire accompagner par des amis parlant la langue irlandaise, et cette langue, grâce aux efforts qui ont été faits pour la répandre, se trouve aujourd'hui parlée dans un grand nombre de comtés.

Ici la langue française est officielle et reconnue par tous ; elle n'a donc pas à lutter pour s'implanter ; son succès est inscrit dans la Constitution même et à tout jamais assuré. Il l'est bien davantage encore dans la province de Québec, où son usage est général parmi la population. Je dois dire ici que la langue française devrait être plus généralement employée qu'elle ne l'est, par exemple, dans nos gares de chemins de fer et dans certains bureau de poste de la province de Québec. A cet égard je partage les idées exprimées par mon honorable ami de Montmagny lorsqu'il demande que les avis, les annonces et autres imprimés de ce genre qui sont affichés dans la province de Québec, soient publiés dans la langue française. Comme lui je crois que le Gouvernement devrait exiger l'emploi des deux langues en ce qui concerne son chemin de fer, et que tous les avis devraient être publiés en français, puisque c'est la langue de la presque totalité des endroits que traverse cette voie ferrée. C'est la langue du peuple de presque toutes ces localités et il me semble absurde de chercher à faire lire aux Canadiens-français quelque chose qui n'est pas publié dans leur langue. Non seulement tous ces avis devraient être publiés en français, mais j'ajoute que cela devrait être fait en bon français. Je partage aussi l'opinion de mon honorable ami lorsqu'il dit que les publications du Gouvernement en langue française devraient être aussitôt que possible entre les mains des députés. Je sais parfaitement bien que le retard ne dépend pas du Gouvernement, ni de l'honorable ministre de la Justice, pour ce qui regarde, par exemple, la version française des statuts revisés. Mais il me semble qu'à l'Imprimerie nationale on devrait faire un effort pour hâter le travail se rapportant à ces publications.

Je suis de ceux qui se réjouissent de voir que la langue française est officielle dans ce pays et que son maintien soit assuré. J'aime cette langue, je le dis en toute sincérité. C'est la langue que parlent mes enfants, c'est la langue de la majorité du peuple de la province de Québec dont j'ai l'honneur d'être l'un des représentants dans cette Chambre. Je sais que l'histoire nous enseigne qu'en 1760, il n'y avait que 60,000 habitants de ce pays qui parlaient la langue française, et je sais aussi qu'aujourd'hui il y a plus de deux millions de Canadiens-français qui parlent cette belle langue. J'ai le droit de dire qu'en ce pays la langue française n'est plus une langue qui lutte pour se faire reconnaître, mais que c'est une langue qui triomphe, et avec tous ceux qui aiment cette langue, je le proclame hautement, je m'en réjouis de tout cœur.

M. DEVLIN (Nicolet).

Sir WILFRID LAURIER : Je félicite la Chambre sur la manière dont elle a abordé la discussion de ce sujet plus ou moins périlleux, si je puis m'exprimer ainsi ; et notamment, je félicite cordialement l'honorable député de Perth (M. G. H. McIntyre) qui, nous venons de le constater, parle aussi bien le français que l'anglais. Qu'il me permette de lui dire sur-le-champ que si jamais les électeurs de la province d'Ontario lui faisaient défaut, nous serions heureux de lui trouver un siège dans la province de Québec, où sa connaissance du français lui assurerait les suffrages des électeurs. L'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne), dans l'exposé qu'il a fait de la question, a déclaré implicitement que la langue française n'est pas avec l'anglais sur le pied d'égalité que prescrit la constitution. Je ne partage aucunement à cet égard, l'avis de l'honorable député. Je me refuse à reconnaître que la langue française ne soit pas sur un pied d'égalité absolue avec la langue anglaise aux termes de la Constitution, aussi bien en pratique qu'en théorie. Je n'en saurais donner de meilleure preuve que la conduite même de l'honorable député, lequel, afin de mieux revendiquer les droits de la langue française, a préféré parler anglais. Il a rappelé que M. Lafontaine, lors de son entrée au parlement en 1841 ayant été défait dans le comté de Terrebonne, se fit élire dans le bon vieux comté d'York. Lorsqu'il prit son siège pour la première fois dans l'assemblée législative de la province du Canada, il parla en français, bien que la langue française ne fût pas reconnue officiellement. Il affirma son droit dans cette circonstance, et bien qu'il se mît au ban de la Constitution d'alors en se servant de la langue française, il n'en revendiqua pas moins son droit de s'en servir. Il s'en servit comme d'une arme, comme d'un moyen pour atteindre une fin, en vue de faire reconnaître,—et il y réussit quelques années plus tard,—le droit des Canadiens français de parler leur propre langue au parlement. Toutefois, lorsqu'il eut fait reconnaître ce droit, il ne jugea pas à propos d'aller plus loin. La plupart du temps, il s'exprima en anglais ; et je n'ai pas de doute que si les circonstances étaient renversées, si à l'heure actuelle la langue française n'était pas reconnue officiellement, si l'anglais seul était reconnu aux termes de la Constitution, il aurait, néanmoins, le droit de parler français en cette Chambre. Je connais trop bien l'honorable député pour ne pas savoir qu'il aurait parlé avec autant d'éloquence en français qu'en anglais ; et cependant, bien qu'il eût le droit de le faire, il a préféré ne pas se prévaloir de ce droit.

Au lieu d'affirmer, d'une manière pédantesque, en toutes circonstances, notre droit de parler la langue française, il se contente, je me contente, tous les Canadiens français, j'en suis sûr, se contentent d'avoir fait reconnaître leur droit de parler le français, de se servir de la langue maternelle dans cette enceinte. Cela nous suffit, et nous ne tenons pas à affirmer ce droit dans la pratique, en toutes circonstances; nous parlons français lorsque nous trouvons utile ou commode de le faire, et voilà tout. Bien entendu, il se présente des circonstances importantes, dans lesquelles il est nécessaire de parler français, dans lesquelles, même, il est de notre devoir de le parler. Mais c'est, à mon avis, aller un peu loin de prétendre, comme il le fait, qu'il faut se servir du français en toute occasion, et que tous les documents publics devraient être imprimés en français sur un côté et en anglais sur l'autre. Par exemple, je crois que l'honorable député voudrait que les billets de banques fussent rédigés aussi bien en français qu'en anglais. Pour ma part, il ne s'est pas présenté un seul cas, à ma connaissance, dans lequel un billet de banque imprimé en anglais, ne fût pas très bien compris de la population française ; et je suis bien persuadé qu'un billet de banque imprimé en français serait parfaitement compris de la population anglaise. Mais je ne vois pas de raison pour qu'un billet de banque ne soit pas imprimé en français. Depuis que nous sommes au pouvoir, nous n'avons pas eu l'occasion de préparer de nouvelles formules de billets de banque ; nous avons adopté l'ancienne formule et nous avons continué de nous en servir. Mais si nous devions émettre un billet suivant une nouvelle formule, je ne vois pas de raison pour que nous le fassions dans une langue plutôt que dans une autre. Seulement, je ferai observer à l'honorable député qu'il est bon d'être prudent en ces matières et ne pas changer à tout propos les formes anciennes. Conservons l'ancienne forme, puisqu'elle contribue à la convenance du public, et qu'elle le garantit contre la fraude. Je ne crois pas qu'on ait changé la formule des billets de banque anglais depuis au delà de cent ans.

Je ne suppose pas que l'honorable député veuille prendre conseil de moi, mais il me permettra de lui signaler un exemple auquel il a lui-même fait allusion. Il a cité les paroles figurant sur l'écusson national : Dieu et mon droit. Voilà six ou sept cents ans qu'elles y sont, et le peuple anglais, n'a jamais songé à les faire disparaître. Comme on l'a bien dit, l'écusson où sont gravés ces mots : " Dieu et mon droit ", a parcouru tous les pays du monde ; et c'est une ancienne devise empruntée des Normands, il y a six ou huit cents ans, et que personne n'a jamais songé à modifier. Le peuple anglais n'a jamais pensé qu'il dérogeait à la dignité nationale en laissant ces mots figurer sur l'écusson royal ; il n'a jamais demandé que ces mots fussent effacés et que les paroles anglaises " God and my right " fussent inscrites à leur place. Ils font partie de l'écusson national. Il est bon que nous suivions cet exemple et que nous nous montrions prudents en ces matières.

Maintenant, au sujet des bons postaux. L'honorable député s'est plaint de ce qu'ils n'étaient pas imprimés en français. Or, je pense qu'ils le sont, et s'ils ne le sont pas, il faudrait y voir, car la population française en fait un grand usage.

M. SPROULE : Ils sont rédigés en français aussi bien qu'en anglais.

Sir WILFRID LAURIER : Maintenant, si l'honorable député s'était borné à parler de l'emploi du français sur le chemin de fer Intercolonial, je serais entièrement de son avis. Je pense avoir déjà été dans la situation de faire des remarques dans ce sens, aux fonctionnaires de l'Intercolonial, notamment pour cette partie du chemin de fer qui traverse la province de Québec, et où la population utilisant le chemin de fer est entièrement de langue française. A cet égard je partage entièrement l'opinion de l'honorable député, et je ne demanderais pas mieux que de seconder ses efforts et de voir à ce que le français, non seulement soit parlé dans les gares, mais soit utilisé dans toutes les formules officielles ; car évidemment ces formules sont publiées pour les besoins de la population, laquelle pour la plus grande partie, ne se sert que de la langue française, n'en connaît pas d'autre. Elle a le droit d'exiger que le français soit parlé et employé dans toutes ces gares. Mais pour en revenir à ce que je disais, je n'exige pas pour ma part que la langue française soit employée partout, sous la forme verbale ou écrite. Il n'est pas nécessaire d'exiger l'emploi du français, si l'on comprend l'anglais, mais évidemment, on devrait se servir du français quand cela fait l'affaire de la population. Dans cette mesure je partage l'avis de l'honorable député. Mais je n'admets pas que, parce que les billets de banques ne sont pas rédigés en français aussi bien qu'en anglais, on puisse dire que la langue française n'est pas sur un pied d'égalité avec la langue anglaise. Nous avons nos droits et nous devons nous en prévaloir quand il est de notre intérêt de le faire; mais nous ne devons pas outrer les choses et insister pour qu'en toutes circonstances, le français soit utilisé. En ce qui regarde l'impression des procès-verbaux de la Chambre et du compte rendu de ses débats c'est une question à laquelle le Gouvernement n'a rien à voir. Je n'ignore pas qu'à toutes les sessions, il se produit des plaintes au sujet de ce compte rendu ; mais c'est là une question qui relève du comité des débats ; et je crois que ce comité s'efforce de se conformer aux désirs de la députation à cet égard. S'il ne le fait pas, qu'on s'en prenne aux membres

de ce comité et qu'on leur fasse comprendre quel est leur devoir dans la circonstance.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je ne suis pas du tout chagrin, pour ma part, que l'honorable député ait signalé cette question à l'attention de la Chambre. Il est certaines pratiques au sujet desquelles il avait droit de se plaindre. Mais je ne suis pas de son avis sur toute la ligne. Je le répète, je suis charmé de la tournure qu'à prise cette discussion. L'honorable député, toutefois, me permettra de relever une observation qu'il a faite lorsqu'il a déclaré que nos concitoyens anglais devraient nous traiter en associés.

Je lui dirai de la part de mes compatriotes anglais, qui sont aussi les siens, qu'à mon avis ils ne cherchent aucunement à traiter les Canadiens français autrement qu'en associés. Il peut nous arriver d'avoir nos querelles, nos contestations ; mais ces disputes deviennent de moins en moins fréquentes avec le temps. Dans le moment actuel, la majorité est parfaitement disposée à accorder à la minorité tous les droits que celle-ci pourrait réclamer dans cette enceinte, et à n'avoir pour elle que des sentiments d'estime. Et comme je ne saurais reconnaître l'existence,—je l'ai dit il y a un instant,—de l'état de choses présupposé par la motion et les remarques dont l'honorable député l'a fait suivre, j'ai l'honneur de proposer en amendement :

Que tous les mots après " que " soient rayés et remplacés par les suivants : la langue française, est, de fait, aussi bien qu'aux termes de la constitution, sur un pied d'égalité avec la langue anglaise.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Il est un point sur lequel je dois sur-le-champ déclarer mon dissentiment à l'égard du premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Au début de son discours il a déclaré que nous nous engagions dans la discussion d'un sujet périlleux. Or, quant à moi, connaissant mes concitoyens anglais comme j'ai appris à les connaître, je ne saurais admettre que cette question est périlleuse. Je ne vois aucun danger quelconque à discuter franchement, librement et ouvertement et dans un bon esprit n'importe quelle question touchant les relations des deux races dans notre pays. Il m'a été donné, notamment cet hiver, de prendre la parole devant plusieurs auditoires dans la province d'Ontario, et je me suis convaincu de cette vérité que nos concitoyens de langue anglaise sont disposés à nous laisser le plein exercice de tous les droits que nous confère la Constitution. Sans doute, j'en étais convaincu d'avance, et je l'ai même prétendu à plusieurs reprises, en réponse aux arguments de partisans du ministère dans la province de Québec. Inutile, disaient-ils, de réclamer justice égale pour les Canadien français, car la majorité de nos concitoyens de langue anglaise n'en veulent pas entendre parler. Or, je suis nettement d'avis que, si l'on veut maintenir la bonne entente entre les deux races au Canada, prétendre que la majorité de notre population se refuse à reconnaître les droits des Canadiens français, est un procédé offrant beaucoup plus de danger que la motion présentée par l'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne). Je suis convaincu que plus nous avancerons, plus il se passera de temps, et plus la base d'entente entre les deux races, au Canada, sera large et solide. Je dis donc que l'honorable député de Montmagny a eu parfaitement raison de présenter cette motion. Non seulement avait-il le droit de le faire, mais c'était aussi son devoir. Je ne saurais approuver les termes de l'amendement proposé par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ; car, de fait, les deux langues ne sont pas sur un pied d'égalité au point de vue de l'administration des affaires publiques et de l'impression des documents officiels relevant de l'exécutif. Le premier ministre a fait des aveux qui rendent son amendement inadmissible. Il a reconnu la justesse des critiques de l'honorable député (M. Armand Lavergne) au sujet de l'administration du chemin de fer intercolonial, seul chemin de fer de l'Etat, dans notre pays.

Et ces défauts dans l'administration du chemin de fer intercolonial se sont perpétués sous les divers régimes, depuis l'établissement même du chemin. Ainsi donc, de l'aveu même du premier ministre, dans l'administration d'un des départements les plus importants de l'administration, les deux langues ne sont pas sur un pied d'égalité. En ce qui regarde le département des Postes, j'ai dû moi-même me rendre au bureau de Montréal, et me plaindre de ce que les avis émis dans cette ville, où la population est aux quatre cinquièmes française, (reçus de colis, reçus de lettres recommandées) étaient, dans les deux tiers des cas, envoyés en anglais et sans un seul mot d'explication en langue française. Il est vrai que les mandats d'argent sont rédigés dans les deux langues. Mais s'il en était autrement le Canada ne serait pas compté parmi les nations civilisées, car chez toutes les nations civilisées les mandats d'argent sont rédigés dans les deux langues, le français restant le principal organe des communications entre ces nations. Venons-en aux bons postaux ; j'ai cru de mon devoir de signaler à l'attention de l'avant-dernier prédécesseur de l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) que les bons postaux n'étaient rédigés qu'en une seule langue. En conséquence, sir William Mulock, alors directeur général des Postes émit des bons postaux en langue française. Mais encore aujourd'hui, nombre d'émissions de bons postaux sont en langue anglaise, et en langue anglaise seulement. Par suite, nombre de gens au pays reçoivent des bons postaux énonçant des conditions dont ils ne sont pas en mesure de prendre connaissance. Ils

leur faut expédier à des amis, à des correspondants, ces bons postaux énonçant des conditions dont ils sont hors d'état de prendre connaissance, et très souvent ils se trouvent en contravention aux règlements de l'administration postale, précisément parce que ces règlements ne sont pas rédigés dans les deux langues. Je dis qu'étant donnée cette manière de faire, les deux langues ne se trouvent pas sur un pied d'égalité.

Le premier ministre le reconnaît, du moins en ce qui regarde le chemin de fer intercolonial. Mais on peut dire la même chose de tous les chemins de fer au Canada. Les compagnies propriétaires de ces voies ferrées ont reçu des chartes, tiennent tous leurs droits du parlement canadien. Et aujourd'hui, entrez dans une gare quelconque du Grand-Tronc ou du chemin de fer canadien du Pacifique dans la province de Québec, compagnies qui ont reçu des subventions énormes votées par le parlement canadien et dont la population canadienne-française a contribué sa quote-part, et vous constaterez que les avis rédigés en langue française y sont plus rares que dans les gares de chemins de fer des états de l'est de l'union américaine. Monsieur l'Orateur, c'est là la vérité : dans l'expédition des affaires les compagnies de chemins de fer du Massachusetts, du New-Hampshire et du Rhode-Island font plus grand cas de la langue française que celles de la province de Québec, et même que l'Intercolonial, exploité directement par le gouvernement fédéral. Ce n'est pas faire appel aux préjugés nationaux que de signaler un tel fait ; c'est à mon avis, une question qu'il convient de discuter en cette Chambre, et ces faits nous autorisent à faire appel au Gouvernement aussi bien qu'au Parlement.

On ne saurait disposer d'une telle question au moyen d'une phrase comme celle contenue dans l'amendement du premier ministre, où l'on déclare que les deux langues sont sur un pied d'égalité. Comment pourrait-on le prétendre, lorsque, aujourd'hui, dans la plupart des gares de chemins de fer de la province de Québec, les neuf dixièmes de la population ne sauraient comprendre un mot des règlements auxquels on la soumet, de la loi qu'on lui impose ? Ces personnes ne sauraient prendre connaissance des conditions auxquelles on leur vend des billets de chemins de fer, auxquelles on transporte leurs marchandises, auxquelles on leur vend des mandats d'argent, non plus que des conditions énoncées sur les reçus de la compagnie de messagerie, ou sur les feuilles de bulletin du bureau télégraphique ou du bureau téléphonique. Sûrement le premier ministre reconnaîtra que les deux langues ne sont pas sur un pied d'égalité à tous ces égards. Sûrement ce n'est pas faire appel aux préjugés que de signaler de tels abus, dont le premier ministre admet l'existence dans un cas au moins. Les faits signalés par l'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne), sont donc véritables.

Le premier ministre a voulu, sauf en ce qui regarde le chemin de fer intercolonial, diminuer l'importance de ces constatations. Mais il s'est borné à parler de la formule des billets de banque. Je suis bien prêt à reconnaître que ce n'est pas là le sujet de plainte le plus important. L'honorable député de Montmagny l'a mentionné dans sa résolution mais seulment comme exemple d'un état de choses plus général dont cette résolution constate l'existence. En voici le texte :

> Qu'il est dans l'intérêt bien entendu du Dominion et dans l'esprit du pacte fédéral de 1867, que la langue française, officielle par la Constitution, soit mise, dans les affaires publiques, notamment, la frappe des monnaies, l'administration des postes, sur un pied d'égalité avec la langue anglaise.

Mais ce ne sont là que des exemples descriptifs d'un état de choses général. Je pourrais indiquer au premier ministre bien des circonstances où le parlement fédéral pourrait intervenir : concessions de chartes aux compagnies de chemins de fer, services relevant des divers départements de l'administration, service postal, service douanier, où l'on ne fait pas usage du français. Je suis bien prêt à reconnaître, comme le très honorable premier ministre, qu'au point de vue pratique il n'est pas très important que les timbres-poste soient imprimés en français aussi bien qu'en anglais. Mais il devra de son côté reconnaître, qu'en matière d'administration il n'y a pas que le côté pratique à considérer et que le sentiment doit tenir une certaine place. Il est arrivé très souvent au premier ministre de faire appel aux sentiments de ses concitoyens de langue français de la province de Québec on dit aux électeurs de cette province : " Ne votez pas contre le Gouvernement, car alors vous perdrez votre chance d'avoir pour premier ministre un Canadien français ". Il faut tenir compte du sentiment dans le gouvernement des hommes. Dans notre pays, où la reconnaissance officielle des deux langues est le fondement de notre union, et où, suivant l'expression du premier ministre, il est d'absolue nécessité d'utiliser les deux langues dans la gestion de nombre de services publics, je prétends qu'il serait favorable au maintien de l'harmonie entre Canadiens de langue française et Canadiens de langue anglaise, de reconnaître cette nécessité, et d'en tenir compte, dans la pratique, aussi bien dans les petites choses que dans les grandes. C'est ce sentiment qui a porté les gouvernements de la Belgique et de la Suisse à promulguer l'usage des deux langues dans tous les actes officiels importants ou non. Les Belges sont gens pratiques : la Belgique est un des pays industriels les plus importants ; de l'exemple de la France, de l'Allemagne et de l'Angleterre, elle a tiré les meilleurs principes de gouvernement constitutionnel, d'organisation sociale et d'exploitation industrielle. Les Belges sont un des peuples les plus prospères, les plus intelligents, les plus

tolérants du monde ; et cependant la Belgique utilise les deux langues, dans les petites choses comme dans les grandes. La Belgique le fait, parce qu'elle se rend compte de la force du sentiment en matière administrative.

C'est sir John A. Macdonald qui a dit qu'au Canada, il n'y a pas de race dominante, mais deux grands peuples tendant vers un même but, savoir, la prospérité, le progrès et le bonheur de leur commune patrie. Cette règle, si bien formulée, devrait être appliquée de manière à mettre les deux races sur un pied d'égalité, même dans les choses les plus infimes. Son application intégrale ne choquerait les sentiments d'aucun Canadien intelligent et ne nuirait en rien à la transaction des affaires publiques, bien que le très honorable premier ministre et le représentant de Perth (M. McIntyre), animés des meilleures intentions, je n'en doute pas, aient voulu tourner cette question en plaisanterie.

Il faut aussi se rappeler qu'une minorité est toujours plus chatouilleuse qu'une majorité. La minorité canadienne-française ne saurait espérer se mettre sur un pied d'égalité avec la majorité de langue anglaise au point de vue de la population, de la propriété foncière et des richesses ; aussi est-elle sensible à ces inégalités. Tous nos gouvernants, passés et présents, ont fait la part de ce sentiment. Je n'adresse pas de reproches à un parti plutôt qu'à l'autre, mais il est incontestable que, dans leurs harangues à la veille des élections, tous les chefs de file ont protesté de leur respect pour cet état d'âme. A mes yeux, ils ne devraient pas se contenter de ces professions de foi électorales, mais les appliquer à tout ce qui concerne l'administration publique.

Quant à la publication de la version française des délibérations de la Chambre, le premier ministre a voulu tenir le comité des Débats responsable du retard. Je n'en fais pas partie, mais le représentant de Deux-Montagnes (M. Ethier) est membre de ce comité et au courant de ce qui s'y passe. Moi-même, je sais une chose, car je m'intéresse à cette question depuis des années. Je sais que, chaque fois que le comité des Débats a voulu intervenir, le département des impressions lui a suscité toutes sortes d'obstacles et d'embarras. Je sais de science certaine que l'Imprimerie nationale n'est pas et n'a jamais été convenablement organisée, que quelqu'un (que je ne connais pas), qui joue un rôle dans la direction de ce service, n'a cessé de faire preuve de mauvais vouloir, afin d'empêcher que l'Imprimerie soit bien administrée au point de vue mentionné par l'honorable député (M. Lavergne). Je sais de science certaine qu'à l'heure qu'il est—quand la Chambre n'a pas prolongé ses délibérations outre mesure—la traduction des discours est remise à l'imprimeur dans les quarante-huit heures qui suivent la séance. Néanmoins, ce n'est que quinze jours ou trois semaines après que nous recevons l'imprimé français. Quelle est la différence ? Les discours prononcés en cette Chambre sont transmis à l'imprimerie le soir même et, le lendemain à onze heures, le texte officiel est mis sur nos pupitres, mais lorsque la version française est prête et envoyée à l'imprimerie, de dix jours à trois semaines s'écoulent avant que nous la recevions.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député dit-il que le délai est de dix jours à trois semaines ?

M. BOURASSA : Oui. Naturellement, j'admets que la correction des épreuves occasionne des retards, parce que l'imprimerie nationale n'a pas le personnel nécessaire et doit trasmettre les épreuves au bureau des traducteurs pour les faire corriger.

M. SPROULE : Les discours prononcés en français à la Chambre ne sont-ils pas distribués le lendemain matin en même temps que les discours anglais ?

M. BOURASSA : Parfaitement. Lorsque des discours français sont prononcés à la Chambre, ils sont imprimés dans le " hansard " et distribués le lendemain matin dans la langue dont l'orateur s'est servi. Plusieurs typographes de l'imprimerie composent le français aussi bien que l'anglais ; mais on fait en sorte de ne pas les détourner de la composition de l'édition quotidienne non revisée, publiée en anglais, et on retarde des jours et des semaines l'impression de la version française. Celle-ci est considérée comme un travail sans importance qu'on peut différer à son aise. Lorsque les typographes français ont des loisirs, on leur confie ce travail. Je puis dire des projets de loi ce que j'affirme au sujet du compte rendu des débats. Nous avons délibéré le bill relatif aux différends ouvriers, bill d'une extrême importance. Le ministre du Travail, lui-même, doit éprouver des inconvénients, car le projet de loi était déposé depuis des semaines entières et nous ne pouvions pas encore en adresser des exemplaires français à ceux de nos électeurs qui parlent cette langue.

En ceci, il y a plus qu'une question de sentiment, mais une nécessité impérieuse. D'ailleurs, n'y aurait-il qu'une question de sentiment que le ministère devrait en tenir compte. On a temporisé afin de sonder l'opinion de ceux qui comprennent le projet de loi rédigé en anglais, et qui ont pu faire connaître au Parlement et au ministre le résultat de leurs réflexions ; mais les électeurs de langue française n'ont pas eu la même chance parce qu'il n'y avait pas d'exemplaires français. J'ignore si le bill est imprimé en français à l'heure qu'il est ; il ne l'était certainement pas la semaine dernière.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député me permet-il de lui donner des explications ?

Le bill, il est vrai, n'est imprimé que depuis dix ou douze jours, mais M. Fréchette, le chef des traducteurs, a motivé le retard en disant que son personnel avait été occupé à la traduction des Statuts revisés, afin d'accélérer ce travail, ce qui a retardé la traduction des projets de loi.

M. BOURASSA : Je remercie le ministre de m'avoir fourni ces renseignements, car je ne voudrais pas imputer de blâme à ceux qui font ce travail. Je ne rejette pas, non plus, toute la responsabilité sur le présent ministère, car cet état de choses dure depuis des années. Mais, il me semble que les récriminations sont assez nombreuses pour le convaincre que sa responsabilité augmente. Le motif des plaintes est qu'on n'attache aucune importance à la traduction française, bien que tous les ministères et la Chambre aient reconnu que les deux langues doivent occuper le même rang. Ces retards n'auraient pas lieu avec un personnel suffisant pour la traduction du compte rendu des débats de la Chambre, des projets de loi et des autres documents publiés par ordre du Parlement.

Les explications du directeur général des Postes jettent beaucoup de lumière sur le sujet. Voici des employés intelligents et consciencieux qui, pendant la session, sont occupés du matin au soir, et peut-être, une partie de la nuit, et il faut les distraire de leurs occupations régulières pour leur confier un travail étranger à leurs besogne ordinaire, maigrement rétribuée, et dont ils n'ont pas le temps de s'acquitter. La traduction n'est pas une tâche facile, un travail purement manuel; c'est un labeur intellectuel très absorbant et ardu. J'en sais quelque chose, car j'ai fait de la traduction pour mon propre compte. Un traducteur doit se pénétrer de l'esprit des deux langues et rendre en bon français, avec une tournure française, des idées exprimées dans une autre langue sous une forme différente. Non seulement, il n'y a pas assez de traducteurs pour expédier la besogne, mais il n'ont pas le temps de s'acquitter convenablement de leur tâche. Il s'ensuit qu'un grand nombre de documents publics des archives françaises sont imprimés en un langage détestable, bien que le mal soit moins grand aujourd'hui qu'autrefois, je l'avoue.

M. C. R. DEVLIN : L'honorable député me permet-il de lui poser une question ? Ceci n'est-il pas un cas exceptionnel? Il ne sert de rien de prendre à partie le directeur général des Postes, car il ne mérite aucun reproche. Il a fallu charger les traducteurs de la traduction des Statuts revisés.

M. BOURASSA : C'est en vain que l'honorable député vole au secours du directeur général des Postes, que je n'attaque point. Au contraire, je lui suis reconnaissant des explications qu'il m'a fournies. Quiconque est au courant du département de la traduction de la Chambre, sait que, dans les circonstances ordinaires, les traducteurs sont déjà surchargés d'ouvrage et ne peuvent pas s'acquitter convenablement de leurs travaux réguliers. Ils sont incapables de remplir leur tâche d'une manière satisfaisante. Ils n'ont pas le temps de faire leur travail à la satisfaction des députés de langue française. Ce qui est pis encore—car la plupart d'entre nous comprennent les deux langues—ils n'ont pas le temps de le faire à la satisfaction de nos électeurs qui ont le droit d'obtenir les documents publics imprimés dans leur idiome en même temps que leurs concitoyens anglais. Presque chaque jour nous recevons des lettres de nos commettants qui nous demandent des documents français.

La publication de la version française des débats retarde souvent de deux à trois semaines et celle des projets de loi et autres papiers publics, d'un mois ou plus. Je connais une circonstance où il a fallu attendre six mois avant d'obtenir un exemplaire de certains documents publics. Presque tous les ans, un retard extraordinaire se produit. Ainsi, le compte rendu des délibérations des comités de la Chambre doit être traduit et publié en français. C'est un surcroît d'ouvrage.

Parfois, nous adoptons des lois compliquées comme la loi de 1903 sur les chemins de fer. Ce n'est pas une tâche ordinaire pour un traducteur. Pour bien traduire une loi semblable, il faut quelqu'un qui possède parfaitement le français et l'anglais car, outre les difficultés linguistiques que j'ai signalées, il existe des difficultés techniques, qui sont encore plus grandes. L'une des pierre d'achoppement des Canadiens français c'est que leur vocabulaire des termes de métier ne s'est pas développé aussi rapidement que le vocabulaire anglais pour l'excellente raison qu'au Canada les citoyens de langue anglaise ont la haute main sur les entreprises industrielles, de sorte que l'anglais est l'idiome dont on se sert le plus souvent dans les sciences appliquées, ici, aux Etats-Unis et en Angleterre. Il s'ensuit que, dans la version française, il faut employer les mots anglais ou des termes génériques. Lorsque les nôtres ont à traduire un projet de loi ayant trait aux chemins de fer ou des ouvrages techniques, ils sont tenus de faire une étude de sujet dont ne se font pas une idée, non seulement, les députés de langue anglaise mais leurs collègues de langue française qui ne sont pas au courant de leurs travaux. Les bureaux de traduction du Parlement, tant celui des débats que celui des projets de loi et autres documents publics, ne sont pas sur un pied convenable. Si la proposition de l'honorable député n'avait pas d'autre résultat que de faire comprendre au Gouvernement la nécessité d'améliorer cette situation, il aurait déjà rendu un service signalé au Parlement et à la nation.

M. BERGERON : Ne pouvait-on pas préparer la version française aussi bien que l'édition anglaise des statuts revisés pendant les vacances et publier les deux textes en même temps ?

M. BOURASSA : Je ne veux pas entrer dans trop de détails. Nous avons déjà discuté la question de la traduction des statuts revisés. J'établis simplement quelle a été la pratique, et je préfère généraliser et ne citer d'exemples qu'afin d'indiquer les défauts de la méthode adoptée. A mes yeux, ces défauts proviennent de deux causes. D'abord, sans vouloir engendrer chicane mais uniquement pour rendre témoignage à la vérité je dois dire que les Canadiens de langue française—députés, sénateurs, fonctionnaires publics—prennent plus de peine pour apprendre et parler l'anglais que les Canadiens de langue anglaise, pour apprendre le français. Nous devons reconnaître que l'une des causes de cette différence est que la langue française est plus difficile à maîtriser et à parler que la langue anglaise. Avouons, cependant, en tout bien tout honneur, pour corriger un abus plutôt que dans l'intention de nous lancer la pierre, que les chefs de plusieurs des administrations publiques, sous le présent régime comme du temps de ceux qui l'ont précédé, n'ont pas compris qu'il fallait chercher à satisfaire les aspirations des Canadiens français à cet égard.

Je citerai un incident qui démontre les dispositions de l'un deux. Un de mes amis se rendit un jour au ministère de l'Intérieur, afin de solliciter un emploi pour un jeune Canadien français qui paraissait doué de toutes les aptitudes nécessaires. Il dit au sous-ministre : " M. Un-tel parle les deux langues ". Et que répondit le sous-ministre ? " Peu importe, pourvu qu'il parle l'anglais, car ce département-ci est anglais".

On nous chante tous les jours que les Anglais et les Français sont égaux, que nous sommes tous frères et qu'il ne devrait pas y avoir des départements anglais et des départements français. Cependant, si le Gouvernement désirait sincèrement connaître toute la vérité et appréciait l'importance de la proposition de l'honorable député (M. Armand Lavergne), il ferait une enquête sur les diverses administrations publiques pour savoir ce qui en est. Tout en admettant qu'il ne faut pas avoir d'exigences trop méticuleuses, ainsi que le premier ministre l'a dit, je prétends qu'il devrait y avoir dans chaque ministère un nombre suffisant de fonctionnaires en état de comprendre et de parler les deux langues. S'il n'ont pas eu le temps de parfaire leur éducation sous ce rapport, ils ne sont pas dignes de remplir leurs fonctions. Il est étrange que dans le Royaume-Uni, où la langue française n'a aucun droit, un fonctionnaire de haut rang ne serait pas censé digne d'accepter un poste de responsabilité s'il ne savait, au moins, lire le français. A vrai dire, la langue française occupe un meilleur rang dans l'administration en Angleterre qu'au Canada. Rendez-vous dans certains bureaux administratifs du pays et, sauf quelques messagers, vous n'y trouverez personne, du haut en bas de l'échelle, qui comprend un mot de français. Le ministère de l'Intérieur peut me servir d'exemple. Au ministère de la Justice, deux ou trois personnes comprennent le français. Je vois avec plaisir qu'il y en a une de plus depuis que mon voisin de droite dirige ce département. Rendez-vous au ministère des Finances, et vous n'y trouvez pas un seul fonctionnaire qui parle cette langue. Presque partout, on répond en anglais aux lettres écrites en français. J'avoue qu'au ministère des Postes, lorsqu'on reçoit une lettre rédigée en français, on a la courtoisie de répondre dans la même langue. Ça toujours été l'usage. Mais, comme l'a dit le représentant de Montmagny (M. Armand Lavergne) si vous leur écrivez en français pour rendre service à un de nos électeurs qui parle cette langue, la plupart des autres départements vous répondent en anglais. Parfois, la réponse est rédigée par un fonctionnaire de langue française et son style n'est pas toujours châtié.

Assurément, on ne viendra pas nous dire que cet état de choses est satisfaisant, au point de vue sentimental ou pratique. C'est un grief qu'il faut exposer. Je ne vois pas plus de provocation ni de danger à le faire connaître à la Chambre qu'à le signaler, comme je l'ai fait, à des auditoires de langue anglaise dans la province d'Ontario. Tout esprit impartial, tout homme de bon sens, comprendra sur-le-champ que cet état de choses n'est pas satisfaisant, et qu'il n'y a pas lieu d'accuser ceux qui s'en plaignent de faire appel à la démagogie ou aux préjugés nationaux.

Plus j'avance dans la vie publique, plus j'étudie les annales politiques de l'Angleterre. S'il est un sentiment qui règne plus que les autres parmi le public, en Angleterre, c'est l'esprit d'équité, le sens des affaires. Ce sont là les qualités maîtresses du tempérament anglais, et c'est sur elle que je compte pour assurer le triomphe de cette proposition. Celle-ci n'est pas une question de cabinet. Elle ne vise pas plus nos gouvernants actuels qu'aucun de leurs prédécesseurs. Elle demande seulement que les différentes administrations publiques respectent le principe fondamental du pacte fédéral. Ce projet de résolution impute-t-il du blâme au ministère ? Lui reproche-t-il d'avoir foulé aux pieds le pacte d'alliance ? Dans ce cas, je comprendrais l'attitude du premier ministre. Mais, il n'en est rien. En présence des faits que nous avons exposés à la Chambre, le premier ministre ne peut certainement pas trancher la question en remuant la main et en affirmant gratuitement que les deux langues jouissent des

mêmes privilèges. Ce que nous désirons faire ressortir, c'est que le principe de l'égalité des deux langues n'est pas respecté dans la pratique. Aussi, je ne comprends pas qu'il y ait lieu de modifier la proposition ou de la retirer.

M. T. SPROULE (Grey-est) : Je n'ai que quelques mots à dire, car je crois inutile de consacrer beaucoup de temps à l'examen de cette proposition. D'abord, je n'approuve pas le but auquel elle tend. Elle porte qu'il est de l'intérêt du Canada que la langue française jouisse des mêmes privilèges que la langue anglaise dans les affaires publiques. Or, nous vivons dans un siècle d'utilitarisme, nous sommes un peuple pratique qui cherche à se conformer à son milieu et aux exigences de la vie. Lorsque nous nous rendons dans un pays dont les habitants parlent une autre langue que la nôtre, nous cherchons à apprendre cette langue afin de faciliter nos relations commerciales avec la population indigène. Mais, le Canada est un pays de langue anglaise.

M. ARMAND LAVERGNE : Au dire de l'ancien chef de l'honorable député, feu sir John Macdonald, nous n'habitons pas un pays de langue anglaise, mais un pays où la dualité des langues est reconnue.

M. SPROULE : Je discute la proposition dont la Chambre est saisie et je tâche d'invoquer des motifs qui doivent nous engager à la repousser. Nous habitons un pays dont la plus grande partie des habitants parlent l'anglais qui est aussi la langue du commerce. Naturellement, on parle plusieurs idiomes au Canada. On en a compté 142 et je crois qu'on en a oublié.

La bible est traduite en quarante et une langues et ces quarante et une versions sont répandues au Canada. Dans certains endroits du pays, un grand nombre de personnes ne parlent pas l'anglais. Lorsque nous désirons commercer avec elles, nous devons nous plier aux circonstances et chercher à acquérir une certaine connaissance de leur langue. Ainsi, qu'on aille au milieu des mennonites, des doukhobortses et des Galiciens et on s'apercevra qu'il est nécessaire d'apprendre un peu les différentes langues qu'ils parlent. Mais, dans toute la confédération, l'anglais est la langue dominante et celle dont on se sert dans la transaction des affaires. Par conséquent, il importe plus de savoir l'anglais que de parler l'allemand, le galicien ou le mennonite. Il importe plus de connaître l'anglais parce que c'est la langue la plus usitée dans le commerce. Ainsi, je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt du Canada de transiger les affaires canadiennes dans les deux langues, comme l'honorable député (M. Armand Lavergne) le dit dans son projet de résolution. Je ne suis pas de son avis. Il peut avoir raison et je puis avoir tort, ou bien j'ai raison et il a tort, mais nous serons d'accord pour ne pas nous entendre. Je n'admets pas la prétention de l'honorable député qui soutient que les deux langues doivent occuper le même rang. Cela ne doit pas l'irriter. Des questions de sentiments excitent peut-être sa sensibilité...

M. ARMAND LAVERGNE : Voulez-vous changer la Constitution ?

M. SPROULE : Lorsque l'honorable député a pris la parole, je ne l'ai pas interrompu; cependant, je n'approuvais pas tout ce qu'il disait.

J'irai plus loin que l'honorable député et que le premier ministre. Que dit ce dernier dans son amendement ?

Au même rang que la langue anglaise.

Oui, jusqu'à un certain point. Mais, je me demande si elle est au même rang, dans le sens indiqué par la Constitution. Je soutiens qu'elle l'est. A cet égard, nous devons obéir à la lettre de la Constitution, et nous ne désirons pas nous soustraire à cette obligation ni la restreindre en aucune façon. C'est l'article 133 de la loi de l'Amérique britannique du Nord qui régit cette matière? Or, que dit-il ?

Dans les Chambres du Parlement du Canada et les Chambres de la législature de Québec, l'usage de la langue française ou de la langue anglaise, dans les débats, sera facultatif.

Quelles sont les Chambres du Parlement du Canada ? Le Sénat et la Chambre des communes. On peut s'y servir d'une langue ou de l'autre, car toutes les deux sont officielles. Il en est de même à la législature de Québec. Mais, le privilège s'arrête là, il ne s'étend pas aux autres provinces qui signèrent alors le pacte fédéral, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ontario, non plus qu'aux provinces qui ont adhéré à la confédération depuis. La constitution ne décrète pas que les deux langues occuperont le même rang dans toutes les parties du pays ni dans toutes les législatures qui pourraient être créées.

M. BOURASSA : Personne n'émet cette prétention.

M. SPROULE : L'honorable député l'a émise.

M. BOURASSA : En parlant de tout ce qui est du domaine du parlement fédéral.

M. SPROULE : L'honorable député est allé beaucoup plus loin; sinon, j'ai mal saisi sa pensée. Mon interrupteur lui-même (M. Bourassa) va plus loin dans la même direction. L'article ajoute :

Mais, dans la rédaction des archives, procès-verbaux et journaux respectifs de ces Chambres, l'usage de ces deux langues sera obligatoire.

De quelles Chambres ? Du Sénat, de la Chambre des communes et de la législature de la province de Québec, j'imagine. L'usage des deux langues est obligatoire dans l'un et l'autre cas.

Et dans toute plaidoirie ou pièce de procédure par-devant les tribunaux ou émanant des

tribunaux du Canada qui seront établis sous l'autorité du présent Acte et par-devant tous les tribunaux ou émanant des tribunaux de Québec, il pourra être fait également usage à faculté, de l'une ou de l'autre de ces langues.

Quels tribunaux du Canada sont établis à la faveur de cette loi ? D'après la Constitution, il y en a deux seulement : la cour suprême du Canada et la cour d'échiquier. Si je comprends bien, les deux langues sont officielles devant ces deux tribunaux et dans toutes les cours de justice de la province de Québec; mais elles ne le sont pas toutes deux devant les tribunaux établis dans les autres provinces; de sorte qu'en respectant cette condition, nous obéissons à la Constitution, autant que ma connaissance de l'anglais me permet de l'interpréter. La loi veut que l'usage de l'une ou de l'autre de ces deux langues soit facultatif dans cette Chambre et au Sénat et obligatoire dans la rédaction des documents des ces assemblées délibérantes.

Les lois du Parlement du Canada et de la législature de Québec devront être imprimées et publiées dans ces deux langues.

La province de Québec est mentionnée parce que le libre usage de leur langue est l'un des droits qui furent reconnus à ses habitants lorsqu'ils passèrent sous la domination anglaise. Si je suis bien renseigné, ils devaient avoir le libre usage de leur langue et conserver les vieilles coutumes qu'ils avaient empruntées à la France. La jouissance d'autres privilèges leur était aussi garantie. Aussi, afin de respecter ces engagements, nous avons toujours mentionné la province de Québec partout où la Constitution décrétait que les deux langues seraient officielles. Ayant fait cela, nous avons accompli, selon moi, tout ce qu'exigent l'esprit et la lettre de la Constitution et tout ce que ses auteurs avaient en vue.

Je comprends facilement pourquoi, dans la province de Québec, par courtoisie et pour plus de commodité, on pourrait imprimer dans les deux langues les lettres de voiture, etc. Cela serait parfaitement légitime et je n'y vois pas d'objection. Celui qui se rendrait parmi les doukhobortses et aurait affaire à eux serait obligé de traiter avec eux dans leur langue, s'ils l'exigeaient. Lorsque je me rends à Waterloo, je constate qu'il s'y transige beaucoup d'affaires en allemand. Personne n'y trouve à redire.

M. ARMAND LAVERGNE : L'honorable député met-il sur le même pied les doukhobortses et les Canadiens-franaçis ?

M. SPROULE : Ah non ! Je parle de ce que font les gens pratiques.

M. ARMAND LAVERGNE : Suffit !

M. SPROULE : Nous obéissons à l'usage plutôt qu'aux exigences de la loi. Supposons, par exemple, que le nombre des Canadiens-français diminue graduellement et qu'un jour il ne s'en trouve pas plus que dix mille ou même mille au Canada, pourrait-on prétendre sensément qu'il faut reconnaître à la langue française les mêmes privilèges qu'aujourd'hui. Je ne le pense pas.

M. ARMAND LAVERGNE : Mais si le contraire arrivait.

M. SPROULE. Cela ne servirait de rien. Il en est ainsi chez toutes les nations de l'univers. Dans le commerce, les relations sociales et la vie du monde on se prête aux désirs des autres.

Quel est l'usage au Canada ? La population de certains endroits parle différentes langues. Chez nous, les uns parlent gaélique, d'autres irlandais. Qu'arrive-t-il ? Dans une réunion mondaine, il peut se rencontrer deux ou trois personnes qui comprennent le gaélique tandis que les autres parlent anglais. Les premières ne feraient-elles usages que de la langue gaélique dans cette réunion. On les taxera d'impolitesse envers les autres. Si tous comprenaient l'anglais tandis que les Anglais ne comprendraient pas leur idiome, la conversation aurait lieu en anglais. Des Allemands en feraient autant comme presque tous les groupes de la population. C'est parfaitement raisonnable. On se sert dans la correspondance et dans la conversation de la langue que tous comprennent. C'est un acte de courtoisie envers ceux qui ne connaissent pas les deux langues. Ainsi, aux Communes, plusieurs députés de langue française adressant la parole en anglais. Pourquoi ? Afin de convaincre la majorité de leurs collègues qui ne comprennent pas le français. Pour plus de commodité et dans l'intérêt général, les députés de langue française, d'ordinaire, ont la sagesse de parler anglais, car autrement, ils ne seraient pas compris d'un grand nombre de membres de la Chambre. Nons représentants de langue anglaise, regrettons de ne pouvoir parler français. Nous aimerions tout autant prêter l'oreille aux discours français qu'aux discours anglais, si nous les comprenions ; malheureusement, la plupart d'entre nous ne les comprennent pas. C'est parce que nous n'entendons pas le français et que nous désirons comprendre ce que disent nos collègues qui parlent cette langue que ceux-ci ont la courtoisie d'employer la langue anglaise. Si nous pouvions parler français aussi bien qu'ils parlent anglais, nous serions bien aises de nous servir de cet idiome. C'est un mérite pour les députés de langue française de savoir l'anglais tandis qu'un petit nombre seulement de leurs collègues de langue anglaise sont capables de parler français. Même lorsqu'ils ne parlent que relativement bien anglais, ils se servent de cette langue afin de créer une impression auprès de leurs auditeurs de langue anglaise, et cette conduite est sage.

Personne, croyez-moi, ne désire restreindre le moindrement les droits de la population française ni diminuer les garanties que

leur offre la Constitution. Partout, on est d'avis de respecter l'esprit de cet article de la loi organique du pays. Si je n'approuve pas le projet de résolution du représentant de Montmagny, c'est parce qu'il me semble que les droits de la population française ne sont aucunement lésés.

L'hon. M. FISHER : Selon moi, il y a deux points à examiner dans ce débat. D'abord, le principe général établissant que le français sera l'une des langues officielles au Canada. L'article 133 de la loi concernant l'Amérique britannique du Nord règle définitivement le rang et les droits de la langue française au parlement fédéral et dans l'administration canadienne. Cette disposition est quelque peu limitée et, à titre de Canadien de langue anglaise, je regretterais de dire ou de faire quoi que ce soit de nature à restreindre l'usage du français dans les strictes bornes de la Constitution. Je verrais avec plaisir encourager l'usage de la langue française et celle-ci se répandre plus que ne le comporte la loi organique. Je ne crois pas qu'il y ait, soit au Parlement soit parmi le public, un seul individu animé du désir d'amoindrir les droits conférés à nos compatriotes canadiens français en ce qui a trait à l'usage de leur langue. S'il en existe un seul, tout ce que je puis dire c'est que celui-là n'est pas vraiment Canadien, ne comprend pas les exigences de notre existence nationale, et qu'il est à désirer qu'il se rende immédiatement compte des véritables intérêts de ce pays.

L'autre question à laquelle j'attache de l'importance est la manière dont sont administrées les affaires de la Chambre dans l'esprit que j'ai indiqué. Certains députés ont parlé de la traduction des débats, des projets de loi et le reste. C'est un simple détail administratif que doivent régler les comités parlementaires. Si le comité des débats n'applique pas intégralement les dispositions de la loi organique, s'il ne respecte pas, non seulement, les droits mais les désirs des députés de langue française, il est coupable de négligence et on devrait lui faire rendre compte. La traduction doit se faire correctement et promptement de manière à reconnaître d'abord les droits des députés de langue française et à satisfaire leurs désirs et leurs aspirations, ensuite.

M. BERGERON : Vos paroles sont parfaitement justes.

L'hon. M. FISHER : Je ne suis pas membre de ce comité ; je n'en connais pas les attributions ni les travaux mais, quels que soient ces travaux et ces attributions, le comité doit les exercer ou les exécuter à l'entière satisfaction des députés de langue française. Je dirai plus. Les traducteurs doivent non seulement mettre l'anglais en français mais, aussi, le français en anglais. Or, il me semble qu'à cet égard les députés de langue anglaise ont autant de griefs que leurs collègues. En réalité, l'édition non corrigée des " Débats " que nous recevons contient les discours imprimés dans la langue dont l'orateur s'est servi. Les discours anglais sont imprimés dans cette langue et les discours français le sont en français.

Les députés et les autres citoyens de langue anglaise doivent attendre la traduction d'un discours français aussi longtemps que les députés de langue française sont tenus d'attendre la version française d'un discours prononcé en anglais. Ainsi, si le premier ministre prononce un discours en français, ce qu'il fait parfois, et qu'un de mes électeurs de langue anglaise désire savoir ce qu'il a dit, je dois attendre la version anglaise avant de lui transmettre un exemplaire du " hansard ".

M. BOURASSA : Cela arrive une fois contre deux cents.

L'hon. M. FISHER : J'allais le dire. On a fait observer à bon droit que la traduction est un art difficile. Il est surtout malaisé de tourner dans un idiome étranger un discours prononcé dans sa propre langue. Il est relativement facile à celui qui connait les deux langues d'exprimer dans la sienne ce qui s'est dit dans une autre. Règle générale, je n'ai pas de peine à traduire le français en anglais, mais je ne voudrais pas me risquer à traduire de l'anglais en français, bien que je possède assez bien la langue française et que je puisse, dans les circonstances ordinaires, écrire une lettre en français. Mais, je ne songerais pas à traduire un document de l'anglais en français. En réalité, je crois que tous les traducteurs de la Chambre sont des employés de langue française.

M. BERGERON : Il y a un Anglais traducteur au bureau des débats.

L'hon. M. FISHER : Toujours est-il que la plus grande somme des travaux est confiée à des Canadiens français, et cela leur fait d'autant plus honneur. Il est notoire qu'il y a beaucoup plus de Canadiens français que de Canadiens anglais qui comprennent les deux langues. Qu'on me permette ici de féliciter le représentant de Perth (M. McIntyre) de ce que, représentant de l'ouest de l'Ontario, il est capable de prononcer un discours en français dans cette enceinte. Un Canadien anglais de la province de Québec aurait en cela moins de mérite. C'est ce que nous devrions tous être en mesure de faire, mais il est rare qu'un Canadien de langue anglaise de l'Ouest adresse la parole à cette Chambre dans la langue française. J'espère qu'on imitera son exemple et que plusieurs autres députés de langue anglaise marcheront dorénavant sur ses traces.

Mais la traduction est un art difficile, et je n'ai aucun doute que c'est pour cette raison que l'honorable directeur général des Postes a expliqué, il y a un instant, que l'on avait été obligé de faire faire la tra-

duction des statuts revisés par les traducteurs officiels de la Chambre, vu la difficulté de trouver en dehors des traducteurs capables de bien faire ce travail important et très difficile. Ainsi que mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) l'a dit, la traduction des débats de la Chambre en français est une tâche difficile parce que le nombre de discours prononcés en français et qui ont besoin d'être traduits en anglais est très petit, comparé au nombre des discours qui sont prononcés en anglais et qu'il faut ensuite traduire en français. Mais c'est là surtout une question d'administration, d'adaption aux circonstances et non pas une question de principe. La Constitution met sur un pied d'égalité la langue française et la langue anglaise, mais dans la pratique, on rencontre les difficultés extraordinaires presque impossibles à surmonter, là où l'on ne parle qu'une seule langue ou à peu près.

Dans la province de Québec où l'on ne parle à peu près que le français, la minorité anglaise éprouve les mêmes embarras que nos amis canadiens français rencontrent ici. Dans les Cantons de l'Est, même dans les districts peuplés entièrement de personnes parlant l'anglais, nous recevons très souvent des avis officiels rédigés en langue française.

M. BERGERON : On les publie toujours en anglais en même temps.

L'hon. M. FISHER : Tout comme ceux du gouvernement fédéral sont publiés en français de même qu'en anglais. Mais en fait, la majorité étant française et le travail étant fait en français, il arrive très souvent que des documents français sont envoyés à des personnes parlant l'anglais. C'est là une des difficultés inévitables de notre situation, bien que je sois convaincu que les fonctionnaires, tant ici qu'à Québec, font de leur mieux pour la surmonter.

On a parlé de la correspondance et des documents officiels du gouvernement fédéral. Tout ce que je puis dire, c'est que je suis d'avis qu'il est du devoir de chaque ministère fédéral, comme je crois qu'il est du devoir de chaque ministère à Québec, de répondre aux lettres qui leur sont envoyées dans la langue dans laquelle elles sont écrites.

C'est-à-dire que si le département de l'Agriculture ou tout autre département écrit une lettre à un Canadien français, il doit l'écrire en français. Lorsque les fonctionnaires d'un ministère sont canadiens français et qu'ils reçoivent une lettre écrite en anglais, il est de leur devoir de répondre en anglais. Dans les ministères où les fonctionnaires ne connaissent pas les deux langues on devrait faire faire la correspondance par des employés qui sont capables de répondre dans la langue de celui qui écrit, soit en anglais soit en français. Je crois que c'est ce qui se pratique généralement dans les ministères, et c'est l'intention du Gouvernement de voir à ce que cette pratique soit suivie d'une façon générale. Mais je dois reconnaître que nous, qui parlons l'anglais, n'avons pas le même avantage que nos compatriotes canadiens français, parce que parmi nos collègues, il y a un plus grand nombre de députés français comprenant l'anglais qu'il y en a de députés anglais comprenant le français. On peut dire la même chose d'une façon générale, des fonctionnaires des services extérieurs : les fonctionnaires français comprennent mieux l'anglais que les fonctionnaires anglais ne comprennent le français, et c'est là une des grandes difficultés de la situation.

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

## Reprise de la Séance.

### DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL RELATIF AU TRANSPORT A 2 CENTS.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) propose à la Chambre de passer à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 6) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

Cette question d'un tarif maximum de 2 cents pour les voyageurs sur les chemins de fer canadiens est venue en discussion plus d'une fois devant la Chambre, et elle y reviendra sûrement tant qu'elle ne sera pas réglée, et réglée de la bonne manière, par une décision de la Chambre prenant sur elle la responsabilité de fixer un tarif maximum.

Je prétends que la commission des chemins de fer n'a pas du tout qualité pour régler cette question qui est moins une question de statistiques qu'une question de politique du ressort du Parlement. Dans presque tous les pays du monde ce sont les législatures qui l'ont réglée. En ce moment, plus de vingt législatures d'Etat dans la république voisine s'en occupent. Voici ce que je lis dans la "Tribune", de Chicago, en date d'hier :

La question du transport des voyageurs sur les chemins de fer à 2 cents du mille a été le sujet principal de discussion dans la législature des Etats du midi, de l'ouest et du sud pendant la semaine dernière. Sept états se sont prononcés en faveur de la réduction du tarif des voyageurs, savoir : le Nebraska, la Virginie occidentale, le Wisconsin, le Mississippi, l'Indiana, l'Arkansas et l'Alabama, et tout indique que des lois semblables seront adoptées dans les états de l'Illinois, l'Iowa, le Michigan, le Minnesota, le Missouri, la Pennsylvanie et la Caroline du nord.

Nous avons donc sept états qui ont déjà adopté le tarif de 2 cents, et huit autres qui l'adopteront la semaine prochaine. C'est la question des transports qui prime dans

le moment aux Etats-Unis et au Canada. Dans chaque Etat de la république américaine, c'est le peuple lui-même qui par l'entremise de ses représentants dans ces législatures, réglera la question ; pas un Etat ne l'a renvoyé à une commission de chemin de fer. Le premier ministre me trouve quelquefois hardi lorsque je vais chercher les exemples aux Etats-Unis.

Sir WILFRID LAURIER : C'est vrai.

M. W. F. MACLEAN : J'ai assisté à une réunion publique l'autre jour dans le Michigan. C'était une assemblée convoquée par le parti républicain, et j'ai entendu le gouverneur de l'état dire à la population réunie devant lui que bien que le tarif échelonné ait rendu de bons services, cependant un tarif maximum de 2 cents du mille sera établi dans tout l'état, et que lui et son parti s'étaient engagés à le favoriser. Le lieutenant-gouverneur, les membres de la législature, les candidats au congrès, tous les hommes publics qui se trouvaient dans cette assemblée en présence de cinq cents cultivateurs progressistes déclarèrent qu'il était dans l'intérêt de l'état que l'ancien tarif fût abandonné et qu'il fallait établir un tarif maximum de 2 cents par mille dans tout l'état ; et, monsieur l'Orateur, je n'ai pas entendu un seul de ces cinq cents cultivateurs dire qu'il craignait que si l'on diminuait le prix du transport des voyageurs, le coût du transport des marchandises serait augmenté. J'ai été surpris d'entendre les députés de l'Ouest, dans le comité, gémir et redouter qu'un tarif à bon marché pour le transport des voyageurs amènerait une augmentation dans le coût du transport des marchandises, et de plus déclarer qu'au Canada il n'était pas nécessaire d'avoir un service de messagerie à bas prix. Je suis d'avis contraire. Nous avons autant besoin d'un transport à bon marché par express que par wagons à marchandises.

Ce qu'il y a de curieux à noter, c'est que quelques-uns de nos chemins de fer canadiens, y compris le Grand-Tronc, accordent le transport à 2 cents du mille dans le Michigan et refusent de l'accorder au Canada. Il y a encore une partie du Michigan dans laquelle le Grand-Tronc a un tarif échelonné, mais dans une semaine ou deux il y aura une loi qui sera signée par le gouverneur et qui du jour au lendemain obligera la compagnie du Grand-Tronc à transporter les voyageurs dans tout l'état du Michigan pour 2 cents le mille, lorsque dans le Canada elle leur fera encore payer 3 cents ½.

Le premier ministre fait des signes de dénégation, mais je vais lui prouver que je dis la vérité. Le ministre des Chemins de fer croit aussi que le prix moyen sur les chemins de fer canadiens est 3 cents du mille, mais je puis lui dire que le tarif sur la plupart de nos chemins de fer aujourd'hui est de 3 cents ½. Ce matin j'ai reçu du maire d'Oshawa, ville florissante située sur la ligne du Grand-Tronc à l'est de Toronto, un télégramme ainsi libellé :

> Veuillez protester dans la Chambre au nom de la ville d'Oshawa contre l'imposition d'un tarif de trois cents et demi par mille à l'est de Toronto, lorsque la même compagnie ne fait payer que trois cents par mille à l'ouest.

Mais cette compagnie du Grand-Tronc qui fait des affaires d'or dans tout le Canada, et surtout dans Québec et Ontario, va être obligée de transporter les voyageurs dans l'état du Michigan pour 2 cents du mille.

Pourquoi n'accorderait-elle pas le même traitement au Canadien qui a tant fait pour elle ? J'ai constaté lorsque j'étais de passage à Détroit que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique acceptait de transporter à 2 cents du mille à travers le Canada, tous les voyageurs qu'elle pouvait recruter dans les états du Michigan, de New-York, ou de la Nouvelle-Angleterre. Pourquoi cela? Parce que le peuple canadien n'insiste pas pour que le Parlement déclare immédiatement que le maximum du tarif de transport des voyageurs sur les réseaux canadiens sera de 2 cents par mille. Cela n'est pas un exemple isolé ; la même chose se pratique sur le chemin de fer du Grand-Tronc à l'est de Toronto. La commission des chemins de fer ne s'est pas occupée de cette question ; elle dit qu'elle n'en a pas eu le temps ; et quand même elle ferait une enquête et appellerait des témoins devant elle, elle ne serait pas plus en mesure de régler la question que ne l'est le Parlement aujourd'hui.

Les chemins de fer du Canada ne donnent pas à la population les services qu'ils devraient lui donner. Ainsi que je l'ai fait remarquer plusieurs fois à la Chambre, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique exige dans certains cas jusqu'à 4 cents du mille, tandis qu'elle pourrait, en se contentant de 2 cents du mille, faire encore un bénéfice. Toutes les statistiques établissent ce fait. Dans l'Ohio, pendant les trois premiers mois de la mise en vigueur du tarif à 2 cents, il y a eu une augmentation des recettes merveilleuse, sans augmentation correspondante dans le coût d'exploitation, et non seulement le service n'a pas été plus mauvais mais il a été meilleur, de sorte que ceux qui s'opposent aujourd'hui au tarif à 2 cents dans notre pays sont obligés de démontrer que les chemins de fer y feraient moins d'argent. Personne n'a pu encore faire cette preuve.

Il y a un an j'ai soumis à la Chambre la question du tarif échelonné du transport des voyageurs. J'ai dit que ce tarif était appliqué dans le Michigan, et quelques députés qui étaient en faveur de la proposition m'ont dit: " Si vous proposez un tarif échelonné, nous vous appuierons avec plaisir." Cette année, j'ai entendu énoncer la même doctrine. Les compagnies de chemins de fer ont dit : " Si vous proposez d'éta-

blir un tarif échelonné tel qu'on l'a dans le Michigan, nous sommes prêts à examiner la proposition." Lorsque la question est venue devant le comité on a distribué aux députés une brochure intitulée : "Raisons à l'encontre du tarif échelonné du transport des voyageurs sur les chemins de fer." Cette brochure a été mise devant le comité par M. Chrysler, l'avocat de toutes les compagnies de chemins de fer, de sorte que si quelqu'un croit que les compagnies de chemins de fer sont disposées à adopter le tarif échelonné, il se trompe grandement, car leurs brochures distribuées aux membres du Parlement combattent le tarif échelonné et toute réduction quelconque dans les prix de transport.

Je dirai un mot des prix de transport dans l'Ouest. Je prétends que la population de l'Ouest, vu les sacrifices considérables que le Canada a fait pour construire des chemins de fer dans cette partie du pays, a droit d'avoir des prix de transport de voyageurs aussi bas que dans l'Est. La prétention que les habitants de l'Ouest doivent payer 4 cents ou 4 cents ½ le mille, parce qu'ils voyagent dans l'Ouest ou dans les montagnes n'a pas de sens. La population de l'Ouest a droit d'être traitée aussi bien que la population de l'Est et même mieux, parce que dans l'Ouest on n'a pas tous les avantages que nous avons ici. Je suis heureux de voir que les députés de l'Ouest sont maintenant de cet avis et qu'on a inscrit à l'ordre du jour un avis de motion disant que le tarif maximum ne devrait pas dépasser 3 cents du mille. Ils ont fini par trouver, ce que jusqu'à présent presque tout le monde niait : que la plus grande partie des tarifs de transport dans l'Ouest dépassait 3 cents le mille. J'ai ici une copie de tous les tarifs, et un député d'une des circonscriptions du Manitoba a, l'autre jour, donné des exemples nombreux que l'on exigeait 3 cents ½ du mille. Les députés de l'Ouest forment donc aujourd'hui une phalange solide qui demande au Parlement de fixer le prix du transport des voyageurs à 3 cents du mille. J'aurai quelque chose à dire sur cette proposition lorsqu'elle sera discutée.

Mais je prétends que le temps est arrivé de fixer un prix maximum pour le transport des voyageurs, et que le Parlement est l'endroit où cela doit se faire. L'honorable premier ministre a changé bien souvent de politique, et peut-être la changera-t-il encore ce soir. Je suis prêt à négocier avec lui, s'il veut faire quelque chose dans le sens d'une réduction du prix de transport des voyageurs. Il comprendra qu'il appartient essentiellement à la législature de déterminer le tarif maximum du transport des voyageurs, et que le Parlement est plus en état de faire cela que la commission des chemins de fer ou toute autre institution. La commission des chemins de fer a plus d'ouvrage qu'elle n'en peut faire, et elle attend aujourd'hui que le Parlement la guide en la matière. Toutes les commissions de chemins de fer dans les Etats-Unis, où il y a autant de commissions que d'Etats, font exécuter la loi qui est faite par les législatures concernant les tarifs de transport.

C'est là une question qui intéresse directement tout le monde, cultivateurs ou marchands, etc. Tout le monde est directement intéressé à ce que les taux de transports soient peu élevés. C'est une question qui touche à son gousset. Ce n'est pas une question constitutionnelle. Généralement les questions constitutionnelles sont réglées très facilement. Ce ne sont pas des questions d'argent. Les députés en trouvent facilement la solution lorsqu'elles ne comportent pas une question d'argent. Les compagnies de chemins de fer n'ont pas fait ce qu'elles devraient faire. Elles auraient dû offrir certaines concessions, et le ministre des Chemins de fer ne devrait pas se reposer tant qu'il n'aura pas amené la compagnie du Grand-Tronc à résipiscence et ne lui aura pas fait rendre raison de cette inégalité de traitement de la population qui vit à l'est de Toronto au détriment de celle qui vit à l'Ouest.

Je suppose que c'est un reliquat de l'ancienne compagnie "Grand Trunk and Great Western". Si c'est cela, il faut le faire disparaître, et il ne devrait pas être nécessaire de provoquer un débat devant le Parlement, comme on l'a fait depuis huit ou dix ans. On ne devrait pas permettre à la compagnie du Grand-Tronc de désobéir à la loi dans cette matière. Sa charte l'oblige à donner un tarif de 2 cents du mille en 3e classe, et une chose à laquelle nous avons été habitués en ce pays, c'est que lorsqu'une grande compagnie qui a un monopole et contre laquelle le peuple a des griefs vient demander de nouvelles concessions au Parlement, alors le Gouvernement en profite pour exiger que la compagnie fasse disparaître ces griefs. Pourquoi n'obligerait-on pas la compagnie du Grand-Tronc à se conformer à l'obligation qui lui a été imposée par sa charte il y a cinquante ans ? Mais la compagnie se moque de la loi, et elle sollicite même du Parlement un bill par lequel elle demande que cette obligation de sa charte soit annulée.

Pour toutes ces raisons, je crois que la Chambre devrait se former en comité et décréter un tarif maximum de transports de voyageurs. Si le premier ministre pense que le tarif devrait être un peu plus élevé que celui que je propose, je crois que la Chambre et le pays seront prêts à écouter sa proposition. Le peuple veut que le tarif des chemins de fer soit déterminé par le Parlement. Je ne veux pas infliger à la Chambre la discussion des autres articles du bill. Le ministre des Chemins de fer a reconnu qu'en principe les wagons-lits tom-

M. W. F. MACLEAN.

bent sous l'application de la loi des chemins de fer, et je le félicite du progrès qu'il a fait. Il dit que la loi leur est déjà appliquée.

L'hon. M. EMMERSON : Oui, c'est ce que j'affirme.

M. W. F. MACLEAN : J'espère alors qu'il fera faire les règlements à ce sujet par la commission des chemins de fer. Si les wagons-lits sont sous la juridiction de la commission, la chose sera facile. Il a même été assez bon de dire qu'il accepte le principe de la réglementation des compagnies de téléphone, soit par la commission, soit pas une loi spéciale, et je le félicite encore une fois de l'esprit progressif dont il fait preuve depuis quelque temps.

L'hon. M. EMMERSON : Je vous ai un peu devancé à ce sujet.

M. W. F. MACLEAN : Alors, je suis les bons exemples. Je ne crains jamais d'apprendre, ou de changer d'avis lorsque j'ai tort. Les autres articles du bill obligent les compagnies de téléphone à se consentir des raccordements les unes avec les autres. La Chambre peut en faire ce qu'elle voudra, mais la chose deviendra certainement loi, car tout le monde la demande. Je voudrais que la Chambre étudiât ce bill en comité. Passons donc à l'examen du bill et établissons un tarif maximum pour le transport des voyageurs par les chemins de fer du pays.

L'hon. M. EMMERSON : Cette question a été beaucoup discutée par cette Chambre dans le passé, et pendant la présente session un comité important, un des plus importants de la Chambre, le comité des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques, l'a étudiée d'une façon très sérieuse. Ce comité a fait connaître sa décision. La seule question qui a provoqué une controverse a été celle d'un tarif maximum pour les voyageurs.

Mon honorable ami a dit que ce n'était pas une question de statistique mais une question politique seulement, mais je ne vois pas comment nous pouvons décider une question politique de ce genre à moins d'avoir des données statistiques. Mon honorable ami se plaint que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc traite injustement le Canada par le tarif qu'elle a dans l'état du Michigan et celui dans la province d'Ontario. Mais cette compagnie ne fait pas de distinctions seulement entre les deux pays ; elle en fait entre certaines parties de l'état du Michigan et certaines autres. Ce n'est pas réellement la compagnie qui établit ces distinctions ; elle adapte tout simplement ses tarifs aux conditions variables des districts que sa voie traverse. Tout en désirant bénéficier de tarifs de transport aussi bas possibles, le peuple canadien ne voudrait pas imposer à une compagnie de chemin de fer l'obligation de transporter des voyageurs à perte. Bien qu'il puisse être possible dans certaines parties du Canada, et je ne suis pas assez au fait de la question pour dire que c'est possible, de transporter des voyageurs pour 2 cents du mille, il y a certainement plusieurs parties du pays où, en raison des distances, de la population et des conditions générales du pays, il est impossible aux compagnies de chemins de fer de transporter des voyageurs pour ce prix. Le peuple canadien est un peuple raisonnable, et avant de demander à cette Chambre d'adopter une mesure de ce genre, il voudra voir si elle est basée sur des faits capables de la justifier.

Quelle a été la politique du Parlement sur cette question jusqu'à ce jour ? Le Parlement a établi un tribunal chargé de s'enquérir des faits pour lui permettre de donner une décision qui rendra justice à tout le monde. Je suis certain que la population du pays désire que les compagnies de chemins de fer et de transports prospèrent. Je suis certain que le pays reconnaît que si nous imposions aux compagnies de chemins de fer l'obligation de transporter des voyageurs à perte, ces compagnies seraient obligées de se refaire sur les transports des marchandises. Il y a tant d'aspects dans cette question ; celui des transports de longue distance, celui de la concurrence que la navigation fait aux chemins de fer, et une foule d'autres aspects qui influent sur la question de savoir si le tarif est raisonnable ou non, que le Parlement est obligé d'en laisser le règlement à la commission, et cette commission s'est jusqu'à présent assez bien acquitté de son devoir à ce sujet. Je n'ai jamais entendu de plaintes sérieuses au sujet des prix de transports de marchandises, bien que j'aie souvent entendu de vives protestations contre les inégalités de tarif. Ces protestations viennent d'endroits qui ne peuvent souffrir des désavantages qu'à cause de leur situation géographique, ou parce qu'un autre endroit reçoit certaines faveurs, et nous ne pouvons pas toujours découvrir la raison de ces inégalités.

La situation géographique et la concurrence ont beaucoup à faire dans les questions de transport. Par exemple une localité située sur le parcours de l'Intercolonial aura l'avantage de communications par eau, et sera conséquemment dans une situation beaucoup meilleure qu'une localité qui n'est pas aussi favorablement située. Les manufacturiers dans cette localité auront un avantage sur ceux d'une autre localité, et le grand sujet de plainte est ce désavantage et non pas un tarif excessif. La question de transport des voyageurs est différente, mais elle se ressemble sous plusieurs aspects. Certains chemins de fer canadiens ont un tarif d'hiver et un autre tarif applicable à la saison de navigation ; lorsqu'ils ont à subir la concurrence des transports par eau ils abaissent leurs prix de transport des voyageurs ; ils ont un tarif d'été et un tarif d'hi-

ver tout comme ils ont un tarif régulier et un tarif de touriste, et le Parlement, bien qu'il soit sage, n'est pas d'après moi en état de juger cette question des prix du transport des voyageurs avec intelligence.

Il pourra bien fixer un tarif maximum, mais la question est de savoir à quel prix le fixer. Je ne suis pas opposé à la proposition que le Parlement fasse connaître à la commission ses vœux sur la question. Je demanderai même à la commission de reconnaître que c'est le désir de la population de ce pays que les prix de transports de voyageurs soient fixés à un taux plus bas que celui auquel ils sont fixés aujourd'hui, et je suis certain que la population comprendra que ce qui peut être un tarif raisonnable dans une partie du pays peut être déraisonnable dans une autre, et quel est le corps qui peut mieux que la commission des chemins de fer décider cette question ?

M. SPROULE : Qui fixe les tarifs en dernier ressort ? Est-ce que le pouvoir de la commission des chemins de fer ne borne pas à instituer une enquête et faire rapport au Parlement ? Elle n'a pas le droit de fixer les prix.

L'hon. M. EMMERSON : Mon honorable ami de Grey (M. Sproule) se trompe certainement, la commission des chemins de fer peut déterminer et réglementer le tarif des transports ; elle peut refuser et refuse d'accepter une échelle de tarifs qu'on lui soumet, et la compagnie de chemin de fer est alors obligée d'en soumettre une autre. Pour qu'un tarif soit légal, il faut d'abord que la compagnie des chemins de fer l'ait préparé conformément aux dispositions de la loi et la commission donne ensuite sa décision. Il me semble que nous demandons que la commission aille un peu vite et lui donnons trop de travail. Je crois que, considérant la quantité d'affaires qu'elle a à traiter, elle fait preuve certainement d'expédition. Cependant, il s'agit d'une question de principe, et si nous acceptions cette motion, nous dirions que le Parlement est en état de traiter cette question maintenant, bien que, j'en suis sûr, nous n'avons pas assez de renseignements.

J'ai déjà déclaré devant la Chambre qu'à la fin du présent exercice, le département des Chemins de fer et des Canaux sera en état de déposer devant le Parlement une statistique qui permettra à tout membre de cette Chambre qui voudra les étudier, de se former une idée de ce que doit être un tarif raisonnable, mais, tant que nous n'aurons pas cette statistique relative au Canada, il est inutile de nous en donner qui se rapportent aux différents états de la république voisine. Le Michigan peut décider d'une manière, et je vois que le Nébraska décide d'une autre aujourd'hui ; d'autres états discutent la question, mais ils ont des données statistiques sur lesquels ils peuvent se fonder.

M. W. F. MACLEAN : Pourquoi n'en avons-nous pas ?

L'hon. M. EMMERSON : Pourquoi ? Pour la simple raison que le Parlement n'a pas pourvu à la chose, et ce n'est qu'à la session dernière que la Chambre a décidé de faire recueillir la statistique nécessaire pour lui permettre de juger la question avec intelligence. Je n'ai pas besoin d'en dire plus long. Je crois que la politique du Parlement a été arrêtée en 1903, et mon honorable ami n'a certainement pas apporté des raisons nouvelles pour motiver un changement.

M. LENNOX (Simcoe-sud) : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire à un membre de cette Chambre de montrer qu'il y a raison de modifier la politique qui a été adoptée en 1903 pour traiter cette question sur une base différente de celle sur laquelle le ministre des Chemins de fer veut la poser.

Lorsque nous avons nommé une commission de chemins de fer, nous avons reconnu qu'elle aurait de l'ouvrage à faire, mais nous n'avons pas abdiqué nos pouvoirs comme législateurs. Sur les grandes questions, dans tous les cas, nous devions nous réserver notre droit d'orienter la politique à suivre, et pour ma part, je regretterais beaucoup si la création d'une commission des chemins de fer devait avoir pour effet de la substituer au Parlement dans la mesure indiquée par le ministre des Chemins de fer. Il y a un terme moyen entre les deux extrêmes dont a parlé l'honorable ministre. Je crois qu'il appartient aux représentants du peuple dans ce Parlement de décider d'une façon définitive quel doit être le tarif des chemins de fer du pays. Mais je crois, d'un autre côté, qu'il est nécessaire que nous recueillions certaines informations qui pourraient nous aider à décider la question.

Le Gouvernement ferait aussi bien de reconnaître tout de suite que le peuple, qui est notre maître, veut que cette question soit réglée. Le pays a hâte qu'elle le soit, et je regrette de dire que le Gouvernement semble vouloir en retarder autant que possible la solution. Je crois qu'il y aurait grand avantage à demander l'aide de la commission des chemins de fer d'après les lignes tracées dans la motion de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et je crois que, ainsi que cette motion le demande, nous pourrions inviter la commission des chemins de fer à recueillir tous les renseignements nécessaires, à les étudier, à les coordonner jusqu'à un certain point, et nous en faire rapport. Lorsque nous serons en possession de ces renseignements, il sera alors de notre devoir d'en prendre connaissance et de décider sur quels réseaux et sur quelles parties de réseaux nous pourrons établir raisonnablement un tarif de 2

cents du mille. Cette proposition s'accorde entièrement avec celle du chef de l'opposition (M. R. L. Borden) qui ne demande pas que la commission des chemins de fer décide finalement elle-même la question, mais qu'elle se contente de faire une enquête et de nous faire rapport dans le plus court délai possible, si elle croit que le tarif régulier de transport des voyageurs sur les chemins de fer canadiens doit être réduit et ne doive pas dépasser 2 cents par mille.

Je me rappelle qu'on a lu devant la Chambre une lettre du juge Killam, le président de la commission des chemins de fer, dans l'intention de montrer que le Parlement ne devrait pas renvoyer cette question à la commission. D'après moi, ce n'est pas le sens de la lettre. La lettre disait le Parlement ne devait pas soumettre cette question à la commission avec l'idée qu'elle pourrait prendre une décision immédiate et faire un rapport à la Chambre pendant la présente session. La lettre ne disait pas que la commission n'était pas prête à étudier la question, si on lui donnait un temps raisonnable pour le faire, et je prétends que le temps est arrivé où le Gouvernement doit agir dans le sens de la motion faite par l'honorable député d'York-sud. Nous ne devons pas agir avec trop de hâte, mais nous devons agir et agir tout de suite; nous devons agir à la présente session, ce soir, ou dans un temps raisonnable, probablement lorsque nous arriverons à discuter la motion du chef de l'opposition, et nous devrions renvoyer cette question à la commission des chemins de fer avec des instructions précises de s'en occuper, afin que lorsque nous nous réunirons à la prochaine session, nous puissions la discuter avec intelligence. Je n'approuve pas la politique de délais du Gouvernement; le Gouvernement mérite le blâme, parce qu'il ferme les yeux sur ce fait qu'il y a des parties de nos réseaux de chemins de fer dans le pays où le transport devrait être abaissé à 2 cents le mille. J'approuve la proposition du chef de l'opposition, et je demande au Gouvernement de renvoyer cette question à la commission des chemins de fer avec instruction de recueillir tous les renseignements nécessaires, et je veux aussi que nous accordions à la commission toute l'assistance qu'il lui faut pour lui permettre de traiter la question d'une façon complète et que nous lui fassions connaître le vœu du Parlement qu'elle apporte quelque soulagement au public.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : La motion qui est devant vous, monsieur l'Orateur, est que vous quittiez le fauteuil et que la Chambre passe à la discussion des articles en comité général. Le ministre des Chemins de fer s'est opposé à cette proposition. Ce bill porte sur plusieurs questions. Il y a celle des compagnies de téléphone, celle des wagons-lits et l'autre question principale du tarif de 2 cents par mille. Conséquemment, il me semble raisonnable que la Chambre devrait se former en comité général sur le projet de loi, parce qu'il y a certaines parties de ce bill que nous pourrions approuver et d'autres que nous voudrions rejeter. Si j'ai bien compris l'avis émis par la commission des chemins de fer, elle approuverait deux articles de ce bill, mais elle désapprouve celui dont l'honorable député d'York-sud s'est fait le champion, à savoir : le tarif des voyageurs à 2 cents du mille. Je ne vois pas de raison pour empêcher la Chambre de se former en comité général et d'étudier les deux articles du bill que la commission approuve.

L'hon. M. EMMERSON : Ce bill nous revient accompagné d'une proposition de rejet, qui s'applique, évidemment, au projet en bloc.

M. SPROULE : Mais le ministre se rappellera que la prétention de M. Casgrain est que les compagnies de wagons-lits ne sont pas sous la juridiction du parlement fédéral, tandis que le ministre des Chemins de fer prétend tout le contraire. Il a dit : M. Casgrain prétend-il qu'une partie du convoi sera sous la juridiction du parlement fédéral et qu'une autre partie, celle des wagons-lits ne le sera pas ?

L'hon. M. EMMERSON : Ma prétention est que les wagons-lits sont soumis à la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. SPROULE : L'objet de ce bill est de placer ces wagons sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Un des articles du bill dit que l'article 31 du chapitre 42 des Statuts de 1906 est modifié par la suppression des mots " à grande distance " dans la loi des chemins de fer de 1903.

Cela se rapporte aux téléphones, et l'on prétend par là, que les téléphones devraient être entièrement soumis à la commission des chemins de fer et qu'elles devraient se donner mutuellement des raccordements. Le bill poursuit donc trois buts distincts, et je crois que la Chambre devrait passer à la discussion des articles relatifs à l'un de ces trois objets.

Le ministre des Chemins de fer a dit : On n'osera certainement pas prétendre que le Parlement a le droit d'obliger une compagnie de chemin de fer à adopter un certain tarif de transport sur une partie de son réseau où les recettes ne justifieraient pas cette mesure. Ce raisonnement s'applique au tarif des voyageurs comme au tarif des transports de marchandises. Mais nous obligeons déjà les compagnies de chemins de fer à abaisser leurs prix de transport sur des parties de leur réseau où les recettes ne justifient pas cette réduction. Cela s'applique au tarif des voyageurs comme à celui des marchandises, et nous obligeons aujourd'hui les compagnies à abaisser leur tarif, bien que leurs recettes dans une localité, ne le justifient pas, et n'est-il pas vrai que nous

ne nous occupons pas qu'elles soient grandes ou petites ? La compagnie de chemin de fer base son tarif sur les revenus de tout son réseau. L'année dernière, les recettes totales du chemin de fer canadien du Pacifique ont été d'environ $22,000,000, recettes provenant du transport des voyageurs et des transports des marchandises, et, c'est sur cette base qu'elle a fixé son dividende et l'a distribué à ses actionnaires. Il y a plusieurs parties de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique qui ne donnent pas de profits, et l'honorable député d'York-sud a beaucoup de raison de s'élever contre l'injustice criante commise à l'égard d'une partie reculée du pays, où les colons ont à lutter contre tant de désavantages et où on permet aux compagnies de chemins de fer de leur imposer des tarifs de transport de voyageurs et de marchandises injustes, lorsqu'on leur permet d'exiger souvent dans ces parties reculées du pays trois fois le prix qu'elles font payer dans les parties plus peuplées où il y a un trafic plus considérable. Il y a là certainement une injustice. Nous imposons un plus lourd fardeau à ceux qui sont le moins en état de le porter et, cependant, les compagnies de chemins de fer ne doivent pas faire de distinction entre les parties de leur réseau qui leur donnent un profit ou ne leur en donnent pas.

J'ai souvent entendu dire que cette partie du réseau du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Toronto jusqu'à Owen-Sound, était celle qui donnait les meilleurs profits. D'après le raisonnement du ministre des Chemins de fer ne serait-il pas juste alors que le tarif des voyageurs sur cette partie de la ligne fut diminué et que l'on exige aussi une diminution des prix de transport de marchandises ? Mais la compagnie ne le fait pas et le Gouvernement ne prétend pas obliger la compagnie de chemin de fer à le faire, mais il lui permet de profiter des recettes plus considérables qu'elle retire de cette partie de son réseau pour se dédommager des frais plus grands d'exploitation ailleurs.

Je ne partage pas l'opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux quant au droit du Parlement de fixer un tarif maximum, car en Angleterre, aux Etats-Unis, en Australie, au Canada même, comme dans tous les pays du monde, ce sont les législatures qui fixent ce tarif. Nous le faisons pour autre chose, pourquoi ne le ferions-nous pas en matière de chemins de fer ? Les chemins de fer sont une commodité publique qu'exploitent ces grandes corporations, auxquelles nous conférons des pouvoirs illimités, et ces pouvoirs ne sont pas tant pour leur développement à elles que pour l'accommodement du public. Nous avons déjà nous-mêmes établi des tarifs maxima par la loi, tel que dans le cas du Pacifique-Canadien. Le projet de loi tendant à autoriser cette compagnie statuait que le Parlement ne pourrait réduire les tarifs tant que les profits ne représenteraient pas 10 p. 100 du capital souscrit. C'était reconnaître hors de tout doute le principe de l'intervention du Parlement en matière de tarifs ; et si nous avons le droit de réglementer à un haut maximum, nous devons avoir les mêmes droits et pouvoirs de réglementer pour un tarif moins élevé. Tous les états de l'Union américaine qui ont réglementé les tarifs se sont arrogés le droit de le faire. Et, je le répète, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Grande-Bretagne ont fait la même chose. A mon sens, c'est un des droits incontestables du Parlement et que nous n'aurions jamais dû abandonner à une commission. La commission des chemins de fer peut nous être de très grande utilité en recueillant les renseignements pour la gouverne du Parlement dans la fixation d'un tarif, mais le droit de fixer les tarifs des compagnies de chemins de fer, de téléphone, de télégraphe et autres devrait être inséparable des pouvoirs du Parlement.

Sir WILFRID LAURIER : Ce projet de loi a été renvoyé au comité des chemins de fer, il y a une couple de semaines, lors de la proposition de la 2e lecture. La Chambre a cru à ce moment que le comité des chemins de fer était plus en mesure que nous de l'étudier, qu'il pouvait plus facilement entendre les avocats et leurs arguments pour ou contre. Le comité nous renvoie le projet de loi dont il n'a pas cru devoir nous proposer l'adoption. Le rapport qu'il a fait dit :

> Votre comité a examiné le projet de loi (n° 6) tendant à modifier la loi des chemins de fer de 1903 et a décidé de vous en proposer le rejet.

J'ai compris que le raisonnement de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) est basé sur ce que le comité a adopté certaines parties du projet de loi et en a rejeté d'autres. L'honorable député peut se convaincre maintenant que le comité a étudié tout le projet de loi et l'a rejeté en entier.

M. SPROULE : Je ne me suis peut-être pas bien expliqué. J'ai dit que, autant que j'ai pu m'en apercevoir, l'opinion du comité paraissait favorable à une ou deux dispositions du projet de loi et hostile à l'une d'elles.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais pas comment les personnes présentes ont interprété l'opinion du comité, mais celui-ci a exprimé son opinion dans son rapport et ce rapport conclut au rejet du projet de loi non pas d'une ou deux de ses dispositions, mais de toutes. La règle du Parlement, règle très sage, je crois, a toujours été d'adopter les conclusions d'un comité, à moins de motifs graves. J'en appelle à l'honorable député d'York-sud (M. Maclean), auteur du projet de loi, de dire s'il a apporté quelque nouvel argument à l'appui de son projet ? Au contraire, il l'a traité comme

si le projet n'avait jamais été renvoyé au comité et comme si le comité n'en avait jamais fait rapport.

Il a fait valoir devant la Chambre les mêmes arguments qu'il nous a donnés déjà et qu'il a dû également répéter devant le comité. Il me pardonnera de lui dire que ces arguments n'ont même pas le mérite de l'inédit. La seule nouvelle raison qu'il a alléguée est qu'il est allé se renseigner aux Etats-Unis. J'ai déjà exprimé l'opinion que l'honorable député est le baromètre au Canada des méthodes américaines. Il l'admet lui-même ce soir en déclarant qu'il est allé puiser ses renseignements aux sources. Il a assisté à une convention républicaine dans l'état du Michigan, et a pris part aux délibérations, ou du moins les a écoutées et nous en a donné un compte rendu. Je n'y vois pas d'objection, mais l'honorable député voudra bien me permettre de lui dire qu'il pousse loin son imitation des méthodes américaines. Naturellement cela ne concerne que lui-même. Ainsi, je n'ai pas d'objection à ce qu'il adopte dans son journal leur méthode d'épellation...

M. W. F. MACLEAN : Cette innovation se généralise et vous devrez aussi l'adopter.

Sir WILFRID LAURIER : C'est possible. Mais pour ma part, je m'en tiens à la vieille orthographe anglaise, je m'en contente, bien qu'elle ne paraisse plus satisfaire l'honorable député. Je répète l'appréciation que j'ai déjà formulée : il n'est pas seulement réformateur, il est radical. Mais l'honorable député a oublié dans ce cas, qu'il se trouvait dans le Michigan, quand il a pris part aux délibérations de la convention, ou qu'il les a simplement écoutées. Je me rends compte facilement que la législature du Michigan veuille imposer un tarif de deux cents. Si la population du Canada était aussi dense, aussi compacte que celle du Michigan, je n'aurais pas d'objection à sa proposition. S'il m'apprenait que le tarif à 2 cents a été imposé dans toute l'étendue des Etats-Unis, je trouverais l'exemple plus en rapport avec notre position. Ose-t-il affirmer de son siège qu'il convient d'établir le tarif de 2 cents au Canada, parce que ce tarif existe dans l'état du Michigan ?

M. MACLEAN : Dans les mêmes conditions, oui.

Sir WILFRID LAURIER : C'est absolument cela. Et ose-t-il prétendre que les conditions sont les mêmes pour tout le Canada que pour l'état du Michigan ? Ose-t-il prétendre que les conditions dans l'Ouest canadien sont les mêmes que dans cet état? Ose-t-il prétendre qu'une règle qui s'applique aux conditions existantes, dans l'état du Michigan, peut également s'appliquer à toute l'étendue du Canada ?

M. MACLEAN : Ma réponse est que nous avons de grandes corporations de chemins de fer qui sillonnent le pays et qui réalisent des dividendes à même le pays en général.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député prétend-il que les tarifs dans Ontario et Québec, par exemple entre Montréal et Toronto, seraient justes et raisonnables sur le nouveau chemin de fer entre Winnipeg et Edmonton ? Si c'est ce qu'il maintient, je dirai pour toute réponse que les honorables députés qui représentent des circonscriptions dans les nouvelles provinces ne sont pas de cet avis. Il a fait allusion à une motion qui figure au feuilleton de la Chambre et qui doit être discutée dans quelques jours. Cette proposition porte que le tarif de transport des voyageurs dans les nouvelles provinces doit être fixé à 3 cents par mille—pas 2 cents—à moins que la commission des chemins de fer, après enquête, autorise un tarif plus élevé.

Ainsi, les honorables députés qui viennent des provinces du Manitoba, d'Alberta et de Saskatchewan ont abordé cette question d'une façon plus équitable que l'honorable député. Ils reconnaissent que les circonstances ne sont pas les mêmes chez eux que dans les autres parties du pays. Et bien que l'honorable député (M. Maclean) adopte les méthodes américaines, il doit se rappeler qu'une loi qui s'adapte à un état ne s'adapte pas à l'autre et que similairement une loi qui convient à une partie du Canada ne convient pas à toutes les parties du pays également.

M. SPROULE : Admettant que les profits d'un chemin de fer paient un intérêt convenable sur le capital engagé, ne serait-il pas facile de fixer la moyenne d'un tarif maximum raisonnable pour les voyageurs, en prenant pour base les profits réalisés sur le transport des marchandises et des voyageurs?

Sir WILFRID LAURIER : La chose n'est pas facile à déterminer, et je ne crois pas que le Parlement puisse le faire, mais bien plutôt la commission des chemins de fer.

M. SPROULE : Elle pourrait recueillir les informations, mais ce serait à nous de statuer.

M. MACLEAN : Pourquoi le Pacifique-Canadien n'accorde-t-il pas le même tarif dans Ontario que dans le Manitoba?

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas pourquoi nous adoptons pour ce projet de loi une procédure autre que celle que nous avons suivie lorsqu'il s'est agi, en 1905, d'un projet de loi modifiant la loi des chemins de fer et dont l'honorable député de Lincoln était l'auteur. Le bill de M. Lancaster subit sa 2e lecture et fut, sur proposition de l'honorable M. Fitzpatrick, alors ministre de la Justice, renvoyé à l'examen du comité des chemins de fer, qui conclut au rejet comme dans le présent cas. Lorsque le projet de loi de M. Lancaster vint de nouveau devant la Chambre, aucune objection ne fut soulevée et la discussion s'enga-

gea immédiatement sur le projet de loi. Le hansard, page 1860, de l'année 1905, indique que la Chambre passa à la discussion des articles en comité général.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais le dire, je n'étais pas présent.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas qui était présent, mais le ministre de la Justice amena la discussion sur le tapis en ces termes :

La dernière fois que ce bill est venu en discussion, il fut, sur ma demande, renvoyé au comité des chemins de fer. On m'informe qu'il y a été examiné, et que le comité s'est prononcé contre. Je ne vois pas que la Chambre puisse faire autre chose que d'appuyer le comité.

Et la discussion se continua en comité.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable M. Fitzpatrick parlait-il en comité?

M. R. L. BORDEN : Oui.

M. W. F. MACLEAN : Mon projet de loi devrait être discuté maintenant en comité.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi adopterions-nous une autre procédure?

Sir WILFRID LAURIER : La procédure est que la Chambre devrait invariablement appuyer le comité

L'hon. M. FIELDING : S'il y a une irrégularité dans la procédure, elle se trouve dans le premier cas et non dans celui-ci. Lorsqu'un comité ne veut pas approuver un projet de loi, la procédure usuelle est de proposer le renvoi à six mois. Le moyen est très commode, car il soulève toute la question à savoir si la Chambre désire discuter le bill. L'autre procédure consiste à proposer que le bill ne soit pas adopté, ce qui veut dire que le comité l'ayant étudié, a décidé de le supprimer immédiatement. Quoique les termes dans lesquels le comité a fait sa proposition ne sont peut-être pas ceux qu'il fallait, si la Chambre veut être conséquente, elle devra appuyer le comité et ne pas permettre au bill d'entrer dans une autre phase.

M. R. L. BORDEN : Je vois dans les procès-verbaux de la Chambre, à la date du 27 février 1905, l'inscription suivante :

Le projet de loi n° 2 modifiant la loi des chemins de fer de 1903 a été examiné en comité général, et la suite de la discussion renvoyée à une séance ultérieure.

Le projet de loi parait avoir passé régulièrement devant la Chambre en comité général après être revenu du comité des chemins de fer qui concluait au rejet.

L'hon. M. FIELDING : La Chambre se conformerait aux conclusions du comité des chemins de fer en repoussant la motion de siéger en comité général.

M. R. L. BORDEN : Le moyen le plus sage serait de suivre la procédure ordinaire et de passer à la discussion des articles, afin de permettre aux honorables députés qui ne font pas partie du comité des chemins de fer de discuter le projet de loi.

M. W. F. MACLEAN : Le Grand-Tronc fait payer aujourd'hui 3 cents ½ par mille à l'est de Toronto, 3 cents à l'ouest de Toronto et 4 cents dans la province de Québec. C'est l'inégalité la plus injuste aujourd'hui dans le monde des chemins de fer, et le ministre ne dit pas un mot à la Chambre dans le but de faire cesser cette injustice, et le Gouvernement ne donne aucun ordre à la commission d'avoir à sévir. Chaque année, nous dénonçons cette criante injustice à l'attention du Parlement qui ne fait rien. En présence de cette inertie, le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et cet autre gigantesque monopole qui a nom le Grand-Tronc-Pacifique diront : Nous n'avons rien à craindre de ces dénonciations annuelles d'un traitement inégal, car quelque membre, et même le premier ministre, réussiront par des subtilités de raisonnement à convaincre la Chambre que l'application de tel ou tel principe peut causer quelque légère injustice aux compagnies de chemins de fer. Nul doute que l'application générale d'un principe entraîne parfois l'oppression, mais qu'est-ce à comparer au grand inconvénient dont le public souffre par l'existence de cette inégalité de traitement ? Le Parlement admet avec candeur qu'il ne sait pas trop comment régler cette question ; il est embarrassé sur la ligne de conduite à suivre. Pourquoi ? Parce qu'il n'a pas le courage ni la force d'attaquer de front la solution d'un grand problème d'intérêt public. C'est facile d'employer la raillerie pour dire que je suis partisan des méthodes américaines. Je suis toujours prêt à recommander une méthode américaine qui le mérite. Où sont ces hommes qui, il y a quelques années, étaient prêts à aller représenter Ontario dans le Sénat américain ? Où sont-ils ceux qui tournaient les yeux vers Washington comme la génératrice du commerce canadien ? Où sont-ils-? Et ce sont ceux-là qui me raillent parce que je suis allé aux Etats-Unis pour me renseigner sur les méthodes américaines de conduire les conventions politiques. Je dis que dans cette réunion, les chefs ont déclaré que c'était un article de leur programme de traiter de la question d'un tarif maximum, et ils cherchent à remplir leur programme dans toute l'étendue de l'Union. Ils adoptent des lois dans tous les états, imposant un tarif de 2 cents par mille, qui rapportera plus de bénéfices aux compagnies de chemins de fer qu'elles n'en réalisent aujourd'hui.

Pourquoi alors craignons-nous d'attaquer de front cette question ? Ces compagnies de chemins de fer sont-elles plus puissantes que le peuple ? Devons-nous leur permettre de continuer à faire ces distinctions injustes au détriment du public ? Devons-nous leur permettre de se moquer des lois, comme le Grand-Tronc le fait aujourd'hui ? Un peu plus et nous laisserons croire aux compa-

gnies de chemins de fer qu'elles n'ont pas même besoin de se conformer à la loi commune. Elles se fieront dorénavant que lorsqu'il s'agira de leurs tarifs, le premier ministre emploiera quelque argutie pour remettre la question à plus tard. C'est la règle à présent. Vous avez beau montrer au Parlement l'injustice de tel ou tel système, il vous répond d'attendre, que la question sera soumise à une commission. Ce n'est pas ainsi qu'il faut traiter cette question. C'est au Parlement d'agir et dès maintenant. Inutile de vouloir chercher à se renseigner davantage. Je suis bourré de renseignements et je serai heureux de les communiquer à mes collègues en comité. Je n'entends pas qu'on se débarrasse aussi facilement de cette question. La Chambre peut paraître indifférente en ce moment, mais elle sera saisie encore de la même question.

M. R. L. BORDEN. La Chambre voudra bien me permettre d'ajouter un mot. Je crois que l'honorable député a le droit d'obtenir que son projet de loi vienne devant le comité. Même si le comité des chemins de fer avait conclut à l'adoption, la Chambre aurait eu le droit de modifier le bill à sa guise en comité général. Comme il a proposé son rejet, je ne vois pas pourquoi nous ne suivrions pas la même procédure et que le passage à la discussion des articles ne serait pas ordonné. J'appuierai donc la proposition dans ce sens.

M. ARMAND LAVERGNE : Autant que je puis m'en rappeler, le comité des chemins de fer n'était pas opposé à l'étude de ce projet de loi en comité général. Le comité a paru hostile à l'article 2, qui n'a cependant pas été mis aux voix, bien que je l'aie demandé. L'honorable ministre des Chemins de fer a exprimé l'opinion que déjà les compagnies de wagons-lits sont soumises à la juridiction de la commission des chemins de fer. Je crois que le comité était en faveur de la disposition relative aux compagnies de téléphone. Ainsi, à l'exception de la disposition qui se rapporte au tarif à 2 cents, que j'approuve personnellement, le projet de loi comporte d'autres dispositions suffisamment importantes pour justifier son étude en comité.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois): Je ne veux pas enregistrer mon vote sans faire quelques observations sur ce sujet. Nous sommes en présence d'un projet de loi qui, comme vient de le dire l'honorable député de Montmagny (M. Armand Lavergne) traite de trois différentes questions : premièrement, des compagnies de wagons-lits ; deuxièmement, du tarif à 2 cents ; troisièmement, du téléphone avec l'étranger.

Le projet de loi a subi sa 1re et sa 2e lectures et a été renvoyé à l'examen du comité des chemins de fer, qui pouvait plus facilement l'étudier que la Chambre.

Le comité lui a accordé deux séances, auxquelles un grand nombre de députés étaient présents. Le ministre des Chemins de fer a réglé la question des wagons Pullman en déclarant qu'elle était déjà de la juridiction de la commission des chemins de fer. La discussion fut par conséquent très courte sur cette question. La disposition relative au téléphone fut discutée à fond et se termina par un vote dans la négative. Quant à la disposition relative au tarif de 2 cents, qui fut bien peu discutée, elle fut abandonnée. Ce projet de loi nous revient du comité avec la proposition d'en ajourner l'adoption. Pourquoi recommencerions-nous la discussion en comité général sur un projet de loi dont le comité des chemins de fer a fait l'examen au complet?

L'hon. M. EMMERSON : Nous y avons aussi entendu des témoins.

M. BERGERON : C'est ce que nous ne pouvons faire ici. Je ne veux pas laisser croire que je favorise les compagnies de téléphone ou de chemins de fer, mais je pense que ce n'est pas en comité général qu'on devrait examiner au fond ces questions. J'irai plus loin et je dirai que même le comité des chemins de fer n'est pas l'endroit propice pour l'étude convenable des questions comprises dans ce projet de loi. Je crois que c'est un comité spécial qui pourrait mieux se charger de cette tâche. Il y a tant de questions à examiner avant de pouvoir décider si nous pouvons statuer dans ce sens. Nous devons au préalable entendre les compagnies de chemins de fer.

M. LAVERGNE : Elles ont été entendues.

M. BERGERON : Pas toutes et pas suffisamment. Je vais citer un exemple. Dans mon comté, un certain chemin de fer transporte les voyageurs de Beauharnois à Montréal pour moins de 2 cents par mille. Il vend des cartes d'abonnement qui ne sont pas personnelles et qu'on peut céder à qui on veut. La compagnie pourrait venir devant la commission et protester avec raison contre l'adoption d'une semblable loi. Quant à forcer la compagnie de téléphone Bell à accorder dans l'intérieur des villes l'usage de ses lignes locales aux autres compagnies, le Parlement a rejeté, l'année dernière, pareille proposition, mais nous avons laissé la commission libre de forcer la compagnie Bell à accorder aux lignes rurales le raccordement avec son réseau interurbain. Il y a de graves raisons contre l'adoption de ce plan en ce qui regarde les villes. Prenons, par exemple, les clients de la compagnie Bell, à Montréal, qui sont au nombre de 18,000 environ, et qui paient de $50 à $75 par année. Il y a une autre compagnie de téléphone dans cette ville, la compagnie des Marchands, qui a environ 4,000 souscripteurs. Qu'arriverait-il s'il fallait forcer la compagnie Bell à prêter l'usage de ses lignes à la compagnie des Marchands ? Il arriverait que les clients de la compagnie

Bell, qui paient de $50 à $75 par année, seraient obligés d'attendre que les clients de la compagnie des Marchands, qui paient de $10 à $15 par année chacun, aient terminé leurs conversations avant de pouvoir obtenir leurs raccordements. La même chose se produirait pour le téléphone avec l'étranger; de sorte que nous devons étudier la question à fond avant de nous prononcer sur une loi qui pourrait ne pas être équitable. Nous devons faire tout en notre possible pour favoriser le public, mais nous ne devons pa commettre d'injustice vis-à-vis d'aucune compagnie. Je voterai par conséquent contre la proposition tendant à soumettre le projet de loi à la discussion du comité général. Nous l'avons discuté pleinement en comité des chemins de fer et recommencer cette discussion devant la Chambre serait une perte de temps inutile.

M. J. BARR (Dufferin) : J'ai assisté aux deux séances du comité des chemins de fer auxquelles le projet de loi a été discuté, et je dis que nous ne devons pas ajouter trop d'importance à la conclusion de ce comité. Sur deux cents membres qui en font partie, combien y ont assisté? A peine la moitié. Donc, ce n'est pas une raison parce que ce comité s'est prononcé contre ce bill que nous ne devions pas le discuter en comité général.

Un grand nombre de députés sont en faveur de plusieurs des dispositions de ce projet de loi, et il n'est que juste qu'ils aient l'occasion d'exprimer leur opinion. Je me rappelle très bien qu'au cours de la discussion au comité des chemins de fer, l'opinion était en majorité favorable à deux des dispositions du projet de loi, l'une relative aux raccordements d'une compagnie de téléphone avec une autre, et la deuxième relative aux wagons Pullman ; mais, pour des motifs mystérieux, je me suis aperçu, lorsque la question fut mise aux voix, que des députés votaient dans un sens tout différent de ce qu'on avait prévu, à en juger par les opinions qu'ils avaient exprimées jusque-là. On a dit qu'on avait fait entendre des témoins ; mais autant que j'ai pu m'en convaincre, ceux qui ont été assignés étaient les témoins des compagnies de chemins de fer, et les représentants des grandes compagnies étaient là en permanence, prêts à chaque instant à donner leur opinion et à faire jouer leur influence. Les compagnies de chemins de fer intéressées et la compagnie de téléphone Bell avaient un grand nombre de témoins présents. Il est généralement admis que le public réclame des lois pour réglementer les téléphones. Nous n'avons pas le service que nous devrions avoir. Bien que nos campagnes se sillonnent de chemins de fer et de lignes de téléphone pour se mettre en communication avec l'extérieur, nous trouvons qu'elles ne réussissent pas à obtenir ces communications, à cause de l'impuissance de ces téléphones à pouvoir obtenir un raccordement avec les autres lignes. Les grandes compagnies sont si indépendantes qu'elles préfèrent, malgré les profits qu'elles retireraient de ces raccordements, ignorer complètement les compagnies rurales, créant ainsi une inégalité injuste contre certains groupes de la population. Nous savons que la compagnie Bell chargeait des prix si exorbitants dans certaines cités et villes que d'autres compagnies de téléphone se sont formées et que les prix ont diminué. Mais comme la compagnie Bell refuse d'accorder l'usage de son service à ces autres compagnies, les clients sont obligés d'avoir deux téléphones. Si nous pouvions faire disparaître cette obligation, ce serait un grand soulagement pour le peuple. Il ne faut pas oublier que c'est le peuple qui doit être le premier protégé. Et quand un comité est saisi d'un projet de loi comme celui-ci, nous voyons les grandes compagnies s'évertuer à le faire avorter. Puis, si leurs efforts réussissent, nous avons le Gouvernement, qui nous dit que le Parlement ne doit pas s'occuper d'un projet qui n'est pas approuvé par le comité. Dans mon opinion, ce projet de loi est si important que le Parlement devrait obtenir le concours de toute la députation pour l'étudier à fond et se renseigner convenablement. Il est injuste, dans l'intérêt public, de nous décharger de nos responsabilités sur autrui, fut-ce sur la commission des chemins de fer.

On nous a dit, et je crois que c'est exact, que la commission est déjà surchargée de besogne, qu'elle a tant d'affaires à traiter qu'elle n'a pas même le temps de faire une enquête sur le fonctionnement de ces différentes compagnies et d'étudier les grands problèmes d'actualité. Même sans cela, je soutiens que la Chambre ne doit pas essayer de se soustraire à la responsabilité de traiter ces questions, et elle doit les traiter non par l'intermédiare d'un comité spécial, mais devant le Parlement et le pays. Soumettons-les, si l'on veut, à un comité, mais quand le comité a terminé son travail, c'est à nous de reprendre la discussion devant la Chambre. Je maintiens que, si nous suivions la ligne de conduite que nous avons suivie à l'avant-dernière session, nous serions bien mieux renseignés sur la question, et le public serait bien plus satisfait que de nous voir éviter la discussion.

M. E. M. MACDONALD (Pictou) : Je crois que l'honorable député (M. W. F. Maclean) qui est l'auteur de ce projet de loi n'a pas le droit de se plaindre du manque d'attention de la Chambre et du comité des chemins de fer pour son projet. Il nous a soumis dans le passé des propositions semblables à celle que nous avons discutée si minutieusement et si consciencieusement à la présente session, de sorte que la Chambre et ses divers comités sont très au fait de la nature de ces propositions diverses et des raisons qui militent pour ou contre leur

introduction dans nos lois. Quant à l'état où se trouve ce projet de loi dans le moment, les honorables députés n'ont qu'à se rappeler ce qu'en a dit l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron). En plus d'une occasion devant le comité, l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) a discuté au long et avec force détails les raisons pour lesquelles le prix du transport des voyageurs au Canada ne doit pas dépasser 2 cents par mille. Toute la députation sait cela, et on a de plus fait allusion à la manière avec laquelle on a discuté les deux autres dispositions du projet de loi.

L'honorable député semble surtout épris de l'article 2 de son projet. Je n'ai pas la prétention, après une discussion aussi sérieuse, de vouloir apporter de nouveaux arguments d'un côté ou de l'autre au sujet de l'adoption de cette disposition. L'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré distinctement, et je crois que le pays et la Chambre l'ont compris, que la commission des chemins de fer est chargée de la réglementation et de la mise en vigueur des tarifs de transport des voyageurs ; que c'est par son intermédiaire que nous pouvons obtenir une enquête complète et décisive et que c'est elle-même qui doit décider la question. Ainsi, il me semble que la Chambre est toute prête à s'occuper de cette question, comme le prétend l'honorable député d'York-sud (M. Maclean). Sa proposition de discuter son projet de loi en comité général peut probablement se recommander, à cette phase de la procédure, à la favorable attention de la Chambre, par pur souci de la forme et pour terminer la question. Si la motion était repoussée le bill resterait à l'ordre du jour et l'honorable député pourrait proposer plus tard à la Chambre de l'examiner en comité général. Ainsi donc, afin que nous puissions être saisis raisonnablement de la question qui a déjà été étudiée par la Chambre et par les comités, je propose :

Que la Chambre ne passe pas à la discussion en comité général sur le projet de loi n° 6, mais que l'examen en soit ajourné à six mois.

(L'amendement de M. Macdonald mis aux voix est adopté.)

ONT VOTE POUR :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | LeBlanc, |
| Aylesworth, | Lemieux, |
| Bergeron, | Logan, |
| Bole, | Lovell, |
| Brown, | Macdonald, |
| Caldwell, | Maclean |
| Calvert, | (Lunenburg), |
| Carney, | Macpherson, |
| Carvell, | McColl, |
| Cash, | McCool, |
| Chisholm | McIntyre (Perth), |
| (Antigonish), | McIntyre |
| Conmee, | (Strathcona), |
| Copp, | McKenzie, |
| Demers, | McLennan, |
| Derbyshire, | Marcile (Bagot), |
| Desjardins, | Marcil (Bonaventure), |
| Devlin (Nicolet), | Meigs, |
| Dubeau, | Miller, |
| Emmerson, | Monk, |
| Ethier, | Morin, |
| Fielding, | Parent, |
| Finlay, | Pickup, |
| Finlayson, | Proulx, |
| Fisher, | Ratz, |
| Fortier, | Reid (Ristigouche), |
| Galliher, | Ross (Cap-Breton), |
| Gauvreau, | Ross (Yale-Caribou), |
| Geoffrion, | Schell (Oxford), |
| Gervais, | Smith (Oxford), |
| Girard, | Stewart, |
| Hall, | Talbot, |
| Hughes | Telford, |
| (King, I.P.-E.), | Templeman, |
| Hunt, | Tobin, |
| Johnston, | Tolmie, |
| Kennedy, | Turgeon, |
| Lanctot, | Turriff, |
| Lapointe, | Verville, |
| Laurence, | Watson, |
| Laurier (sir Wilfrid), | Wilson (Russell), |
| Lavergne | Wright (Renfrew)—80. |
| (Drum.-et-Arth.), | |

ONT VOTE CONTRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Lennox, |
| Ames, | Maclean (York-sud), |
| Armstrong, | McCarthy (Calgary), |
| Avery, | McLean |
| Barr, | (Queen, I.P.-E.), |
| Bennett, | Marshall, |
| Blain, | Northrup, |
| Borden (Carleton), | Porter, |
| Brabazon, | Schell (Glengarry), |
| Broder, | Smith (Wentworth), |
| Chisholm (Huron), | Sproule, |
| Christie, | Taylor, |
| Cockshutt, | Walsh (Huntingdon), |
| Elson, | Ward, |
| Ganong, | White, |
| Henderson, | Wilmot, |
| Lancaster, | Wilson |
| Lavergne | (Len.-et-Adding.), |
| (Montmagny), | Worthington, |
| Lefurgey, | Wright (Muskoka)—37. |

## ADOPTION, AVEC MODIFICATIONS, DE LA MOTION RELATIVE AU REGLEMENT DES TROUBLES OUVRIERS.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la proposition suivante, déposée par M. R. L. Borden :

La Chambre est d'avis que des mesures législatives plus efficaces devraient être prise pour prévenir et régler les conflits entre patrons et ouvriers en vue d'empêcher les grèves qui sont quelquefois suivies de pertes de vie et qui sont toujours une cause de privations et de souffrances.

Elle décide :

Qu'un comité de neuf membres soit nommé pour faire une enquête sur la question ci-dessus, et pour faire un rapport sur les mesures qu'il serait utile ou nécessaire d'adopter;

Que le comité ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, d'interroger des témoins sous serment et de faire rapport de temps à autre;

Que le quorum du comité soit fixé à trois membres.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) propose un amendement en ces termes :

Que tous les mots après le 1er alinéa soient supprimés et remplacés par les suivants: " Attendu que l'acte de conciliation adopté par le Parlement en 1900 et l'acte concernant les conflits ouvriers sur les chemins de fer adopté en 1903 ont aidé à prévenir et à régler les différends, il est désirable d'étendre le principe et l'application de ces lois au moyen de dispositions nouvelles dont l'expérience a démontré la nécessité, et qu'une mesure législative à cette fin devrait être présentée au cours de la présente session du Parlement ".

(L'amendement de M. Ralph Smith, mis aux voix, est adopté.)

ONT VOTE POUR :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Adamson, | Lavergne, (Montmagny), |
| Aylesworth, | LeBlanc, |
| Bole, | Lemieux, |
| Brown, | Logan, |
| Caldwell, | Lovell, |
| Calvert, | Maclean (Lunenburg), |
| Carney, | Macpherson, |
| Carvell, | McColl, |
| Cash, | McCool, |
| Chisholm (Antigonish), | McIntyre (Perth), |
| Conmee, | McIntyre (Strathcona), |
| Copp, | McKenzie, |
| Demers, | McLennan, |
| Derbyshire, | Marcile (Bagot), |
| Desjardins, | Marcil (Bonaventure), |
| Devlin (Nicolet), | Meigs, |
| Dubeau, | Miller, |
| Emmerson, | Parent, |
| Ethier, | Pickup, |
| Fielding, | Proulx, |
| Finlay, | Ratz, |
| Finlayson, | Reid (Ristigouche), |
| Fisher, | Ross (Cap-Breton), |
| Fortier, | Ross (Yale-Caribou), |
| Galliher, | Schell (Glengarry), |
| Gauvreau, | Schell (Oxford), |
| Geoffrion, | Smith (Oxford), |
| Gervais, | Stewart, |
| Girard, | Talbot, |
| Hall, | Telford, |
| Hughes (King, I.P.-E.), | Templeman, |
| Hunt, | Tobin, |
| Johnston, | Tolmie, |
| Kennedy, | Turgeon, |
| Lanctot, | Turriff, |
| Lapointe, | Verville, |
| Laurence, | Watson, |
| Laurier (sir Wilfrid), | Wilson (Russell), |
| Lavergne (Drum. et Arth.), | Wright (Renfrew)—78. |

ONT VOTE CONTRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Lennox, |
| Ames, | Maclean (York-sud), |
| Armstrong, | McCarthy (Calgary), |
| Avery, | McLean (Queen's, I.P.-E.), |
| Barr, | Marshall, |
| Bennett, | Monk, |
| Bergeron, | Morin, |
| Blain, | Northrup, |
| Borden (Carleton). | Porter, |
| Brabazon, | Pringle, |
| Broder, | Smith (Wentworth), |
| Chisholm (Huron), | Sproule, |
| Christie, | Taylor, |
| Cockshutt, | Walsh (Huntingdon), |
| Elson, | Ward, |
| Ganong, | White, |
| Gunn, | Wilmot, |
| Henderson, | Wilson (Len.-et-Adding.), |
| Herron, | Wright (Muskoka)—40. |
| Lancaster, | |
| Lefurgey, | |

ONT PAIRE :

| Ministériels MM. | Opposition. MM. |
|---|---|
| Parmelee, | Worthington, |
| Greenway, | Tisdale, |
| Harty, | Reid (Grenville), |
| Béland, | Léonard, |
| Bickerdike, | Lewis, |
| Black, | Fowler, |
| Borden (sir Frederick), | Barker, |
| Boyer, | Paquet, |
| Brodeur, | Daniels, |
| Campbell, | Forget, |
| Clarke, | Clements, |
| Cyr, | Shaffner, |
| Crawford, | Roche (Marquette), |
| Dyment, | Clare, |
| German, | Cochrane, |
| Gordon, | McLaren, |
| Grant, | Bristol, |
| Guthrie, | Lalor, |
| Knowles, | Thompson, |
| Law, | Martin (I.P.-E.), |
| Loggie, | Crocket, |
| McCarthy (Simcoe), | Hughes (Victoria), |
| McCraney, | Seagram, |
| Martin (Wellington), | Jackson (Elgin), |
| Oliver, | Foster, |
| Paterson, | Haggart, |
| Sifton, | Lake, |
| Sinclair, | Stockton, |
| Sloan, | Kemp, |
| Smith (Nanaïmo), | Staples, |
| Zimmerman, | Boyce, |
| Macdonald. | Macdonnell, |
| Pardee, | Perley, |
| Jackson (Selkirk). | Osler. |

(L'amendement est adopté.)

M. M. TAYLOR : L'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) n'a pas voté.

M. WORTHINGTON : J'ai pairé avec l'honorable député de Missisquoi (M. Meigs). Si j'avais voté c'aurait été contre l'amendement.

M. CALVERT : L'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) n'a pas voté.

M. E. M. MACDONALD : J'ai pairé avec l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol). Si j'avais voté c'aurait été pour l'amendement.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LA QUESTION DES TRANSPORTS.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la proposition suivante, déposée par M. Bennett :

La Chambre est d'avis que le rapport de la commission des transports (présidée par M. Ashdown) doit être mis en discussion sans délai, examiné et faire l'objet d'une décision du Parlement.

M. O. TURGEON (Gloucester) : Monsieur l'Orateur, le 19 janvier, lorsque cette question fut discutée la dernière fois, je commentais un aspect de la question, lorsque la séance ayant été suspendue à six heures, le débat dût être ajourné. Je regrette d'être obligé de réclamer de nouveau l'attention de la Chambre; mais comme il m'arrive assez rarement de prendre la parole en cette enceinte et seulement à propos de questions qui, à mon humble avis, sont d'importance pour le pays et pour mes commettants dans leurs rapports avec le reste de la population, je vous prie, monsieur l'Orateur, ainsi que nos honorables collègues, de vouloir bien m'écouter jusqu'à la fin ; et ce ne sera pas long.

Au moment de la suspension, quand cette question est venue la dernière fois, j'en étais arrivé à examiner la proposition d'établissement d'un service de transport de voyageurs et de dépêches entre Terre-Neuve et un point sur la ligne de l'Intercolonial, suivant un projet de M. Fleming (depuis sir Sandford Fleming), alors ingénieur en chef du chemin de fer intercolonial.

Aux yeux de quelques-uns ce projet pourra sembler une innovation. Mais ceux de nos honorables collègues qui, à partir de la confédération, et dès après 1880, ont été appelés à voter des sommes considérables en vue de l'exécution de ce projet reconnaîtront, j'en suis sûr, qu'aujourd'hui encore il a du bon. Il est nombre d'entreprises, qui, dans l'intervalle, ont été signalées à l'attention publique, et ensuite abandonnées. Mais nous constatons que ces mesures proposées par nos grands hommes d'Etat canadiens, sont reprises les unes après les autres et menées à bien. Le projet dont je vais entretenir la Chambre, est, à mon avis, la digne conception d'un ingénieur brillant et renommé et repose sur certaines conditions géographiques qui ne changent point.

J'ai l'intention, après l'avoir expliqué à la Chambre, de comparer ce projet à d'autres sur lesquels on semble vouloir appeler l'attention publique, j'espère pouvoir démontrer sa supériorité. En employant ce terme, je veux m'en servir dans un sens commercial comme dans un sens national, bien que dans certains quartiers on soit plutôt porté à croire que les considérations qui sont d'une nature nationale doivent l'emporter sur toutes les autres. Lors du choix que l'on fit du tracé de l'Intercolonial, sir Sandford Fleming disait dans un rapport :

La baie des Chaleurs, cependant, n'est pas seulement près de 150 milles plus rapprochée de Liverpool que ne l'est Halifax, mais encore elle se trouve plus rapprochée de 256 milles de Montréal qu'Halifax. En conséquence le choix d'un port sur la baie des Chaleurs pour les steamers transatlantiques raccourcirait la distance de Montréal à Liverpool de 400 milles au moins. Même entre Liverpool et New-York, on pourrait abréger le trajet de 160 milles en partant d'un port de la baie des Chaleurs pour la traversée de l'océan.

L'Intercolonial devient donc une route importante pour le transport du courrier européen et des passagers à destination du Canada, des Etats de l'ouest et d'une grande partie de ceux du centre.

Dans une autre partie de son rapport, sir Sandford Fleming disait :

Un simple coup d'œil jeté sur la carte de l'Atlantique fait voir que le trajet le plus court est entre l'Irlande et Terre-Neuve.

Il ajoutait :

La route suivie par les steamers qui partent des ports britanniques pour New-York ou pour tous les autres points au nord de New-York, passe par l'Irlande et par Terre-Neuve, soit au nord, soit au sud de ces îles—la route la plus ordinairement suivie cependant étant celle du sud. Les navires qui se rendent à l'ouest se dirigent sur le cap Race sur la côte sud-est de Terre-Neuve, tandis que ceux qui voguent vers l'est passent par le cap Clear au sud-ouest de l'angle formé par l'Irlande. Non loin du cap Race se trouve le port de Saint-Jean (T.-N.) et celui de Valentia est tout près du cap Clear. L'un est le port situé le plus à l'est de l'Amérique, tandis que l'autre est le port qui se trouve le plus à l'ouest de l'Europe. La distance qui les sépare est d'environ 1,640 milles.

Et il continue :

De Saint-Jean (T.-N.), en traversant Terre-Neuve, jusqu'au golfe Saint-Laurent, la distance est d'environ 300 milles. Sur la côte de l'île que borde le Saint-Laurent les cartes indiquent deux ports, tous deux offrant des avantages pour le transbordement, l'un est le port de la baie Saint-Georges et l'autre est celui de Port-au-Port. Ils sont situés à proximité l'un de l'autre et tous les deux se trouvent sur la ligne droite de Saint-Jean (T.-N.) à la terre ferme à l'ouest. Sur la côte occidentale du golfe, nous trouvons à l'entrée de la baie des Chaleurs le port de Shippigan. De la baie Saint-Georges à Shippigan, la distance est d'environ 240 ou de 250 milles. Shippigan peut être relié par l'Intercolonial projeté au Canada et aux Etats-Unis.

A cette époque sir Sandford Fleming exprimait l'espoir que l'île de Terre-Neuve serait traversée avant longtemps par un chemin de fer. Ce projet a été réalisé par le gouvernement de l'île. Dans une autre partie de ce rapport, nous trouvons ce qui suit :

Division "N"—Marché n° 15.

Cette division part de la baie des Chaleurs pour la rejoindre ensuite à la tête du port de Bathurst. Sa direction générale tend vers le sud, vers la base du promontoire qui s'étend de la baie des Chaleurs à Miramichi et qui se termine à Shippigan.

Plus tard, en 1874, on fit un levé hydrographique du port de Shippigan et l'on prépara une estimation du coût probable de la

construction de ce chemin. Dans son rapport sir Sandford Fleming disait :

Le point de départ de l'embranchement proposé jusqu'à Shippigan a été établi près de la traverse du Nipissiguit. Les arpentages relatifs à cet embranchement ont été faits au cours de l'hiver 1873-74. Cet embranchement devait établir une route pour le courrier entre l'Angleterre et l'Amérique. On fit aussi des levés du port de Shippigan; on exécuta des sondages dans le " détroit " de Shippigan et le chenal jusqu'à la baie des Chaleurs, sur un espace d'environ vingt milles carrés.

Le résultat de ces études, c'est de démontrer qu'il faut simplement construire des quais et des jetées à une courte distance de la côte pour rendre ce port accessible aux plus gros steamers; ces études établissent encore le fait qu'un embranchement de chemin de fer peut être construit sans frais extraordinaires.

Tel était le plan intelligent suggéré par sir Sanford Fleming pour la construction de l'Intercolonial sur la côte nord du Nouveau-Brunswick. Dès les premières années de la confédération, ce projet préoccupa l'attention du parlement du Canada, et le projet de sir Sanford Fleming fut approuvé par les principaux hommes du pays et par les chefs du Gouvernement. En 1869, s'il faut en croire le "Globe", de Toronto, sir Richard Cartwright disait :

Il est un autre détail qui se rapporte au tracé de la côte nord et c'est la ligne projetée d'après le plan de M. Fleming et se rapportant à ce tracé et à un chemin de fer qui traverserait Terre-Neuve, tracé qui abrégerait presque de moitié la traversée en Europe. Il croyait que cette question n'avait pas encore été étudiée comme elle aurait dû l'être.

Sir Charles Tupper aurait dit, s'il faut en croire une information du " Globe ", de Londres, ce qui suit :

Il prétendit que le tracé de la côte nord était non seulement le plus court, mais encore celui qui coûterait le moins cher... Il devait franchement avouer que plusieurs années s'écouleraient avant que cette ligne rapportât des bénéfices au pays, mais d'après ce qu'il connaissait des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, il croyait pouvoir dire en toute vérité qu'une nouvelle vie et qu'une nouvelle prospérité se manifesteraient dans toute la région par laquelle passerait ce chemin de fer et que, par suite, le pays tout entier se trouverait à bénéficier indirectement de tous ces avantages. A son sens, la ligne de la côte nord finirait par rapporter d'immenses bénéfices à l'Ontario. Tous les membres de la Chambre connaissaient, du reste, l'importance des communications internationales.

Les capitalistes anglais dépensaient bien inutilement leur argent en cherchant comme ils le faisaient à raccourcir la distance entre les deux continents. Il estimait que, grâce à l'Intercolonial, on pouvait épargner deux jours sur la traversée en Angleterre; il croyait que l'heure n'était pas très éloignée où cette ligne deviendrait la grande voie de transport entre les deux continents. Cet aspect de la question devenait d'une importance nationale considérable. Saint-Jean de Terre-Neuve n'était qu'à 1,640 milles de Queenstown et en construisant une voie ferrée à travers cette île, sur une distance de 250 milles—ce qui était un projet parfaitement réalisable—on mettrait le port de Shippigan, dans le Nouveau-Brunswick, qui est ouvert à la navigation durant sept mois de l'année, en communication directe avec l'Angleterre, et les grandes villes de l'Ouest se trouveraient plus rapprochées de Liverpool de 266 milles qu'elles ne le sont par la route d'Halifax. Mais même sans cela, sans qu'on construise un mille de chemin de fer dans Terre-Neuve, Shippigan se trouve, par le détroit de Belle-Isle, 177 milles plus rapproché de Liverpool que ne l'est Halifax. S'il en est ainsi, aucune partie du Dominion ne bénéficierait plus que l'Ouest de la construction de la ligne sur la côte nord. Il savait qu'Halifax, malgré tous ses avantages, ne pourrait faire concurrence à New-York, mais que le port de Shippigan étant ouvert à la navigation durant sept mois de l'année et se trouvant si rapproché de Liverpool devrait infailliblement attirer une grande partie du commerce intercontinental. Il ajouta encore que Saint-Jean (N.-B.) bénéficierait grandement de la construction de cette ligne parce que celle-ci transporterait le courrier et une grande partie des passagers qui se rendraient d'Angleterre à New-York.

Il ne m'est pas nécessaire de poursuivre ces citations, parce que je crois que les membres de cette Chambre comprennent maintenant les raisons qui ont engagé le Parlement de ce temps-là à choisir la route de la côte nord pour l'Intercolonial. Il va de soi que ce service ne devra se faire que durant les mois de l'été ; l'on peut se demander pourquoi nous établirons un service maritime pour cette saison seulement. Il serait facile de répondre à cette objection en rappelant que la route du Saint-Laurent et que celle de nos canaux, qui nous ont coûté des centaines de millions de dollars, ne servent que durant l'été. Quant au transport du courrier et des passagers qui se rendent en Europe, nous devons chercher la route la plus rapide possible ; par contre, quant au transport des marchandises, nos commerçants et nos industriels s'occuperont plutôt du bon marché que de la rapidité du transport. Un service rapide du courrier et des passagers n'exercerait pas son attraction sur les Canadiens seulement, mais il encouragerait encore les Américains et les habitants de l'Europe continentale à voyager par les ports canadiens.

Envisageant cette question à ce point de vue, je dis qu'il est de notre devoir de prendre tous les moyens à notre disposition pour établir le service le plus rapide possible. A l'heure qu'il est, nous avons un chemin de fer qui traverse Terre-Neuve, et nous pouvons compter sur un service de steamships entre cette île et Sydney ; je m'efforcerai de démontrer que le chemin de fer transcontinental se rendant à Moncton, les ports de l'ouest de Terre-Neuve pourront servir comme points de distribution pour le courrier et les passagers destinés aux différentes parties du pays. Sans doute, Syd-

ney est un port naturel pour le commerce de Terre-Neuve, mais par la route du golfe, en partant des ports de l'ouest de Terre-Neuve jusqu'à Shippigan, on peut gagner huit ou dix heures sur la route de Sydney si l'on se rend vers l'ouest du Canada. A ce point de vue, la route de Shippigan serait la plus courte possible pour le transport du commerce de l'ouest du Canada. Les steamers partis de Terre-Neuve pour Shippigan ne prendront que dix heures pour faire le voyage, de sorte que les passagers qui passent par Shippigan et Bathurst auront atteint la Rivière-du-Loup ou Quebec avant que les navires qui prennent l'autre route arrivent à Sydney, où se fait le raccordement avec l'Intercolonial.

On verra immédiatement quel grand avantage cela apporterait à la navigation des ports de l'ouest de la baie des Chaleurs, si le service du courrier et des passagers pour Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Moncton, et autres localités dans les Provinces maritimes se continuait de Terre-Neuve *via* Sydney. Tout récemment encore, on prenait à Rimouski le courrier destiné à Halifax pour le rapporter à cette ville, ce qui constituait un état de choses contraire aux idées que nous nous formons du progrès moderne.

Il y a d'autres considérations qui devraient appeler l'attention du peuple canadien sur ce projet.

Entre temps, je veux faire connaître à la Chambre les faits qui ont été démontrés à l'époque où M. Sandford Fleming faisait ses levés et ses rapports sur la construction projetée d'une ligne semblable comme devant faire partie de l'Intercolonial. Je puis dire à la Chambre que toutes les améliorations possibles dans le port de Shippigan, sous forme de quais, de sondages et de dragage, ont été accomplies et que ce port est prêt à recevoir tout le trafic que lui apporteront les communications dont j'ai parlé.

Il y a maintenant cet embranchement suggéré dans ce rapport et qui est construit depuis 1885 ou 1886. En 1883, le Parlement a voté une subvention considérable en argent pour la construction de cette ligne. J'aurais cru que le gouvernement de ce temps-là aurait construit cette voie comme devant faire partie de l'Intercolonial, tel que l'avait suggéré M. Fleming. A cette époque, des hommes entreprenants ont cru pouvoir, en ne comptant que sur leur seules ressources, construire avec succès des embranchements dans le Nouveau-Brunswick.

Cette attente, je puis le dire, ne s'est pas réalisée. Il nous reste, cependant, cette ligne de Bathurst à Shippigan. Nous avons des jetées et des quais que peuvent accoster les gros steamers dont on pourra avoir besoin pour le transport des passagers et du courrier. On a fait exécuter des dragages dans nos ports, afin de permettre à ces navires d'y entrer et d'en sortir sans encombre. Nous avons des jetées accessibles à des steamers même plus considérables que ceux dont on a besoin pour ce service ; il est bien compris, en effet, que les navires destinés simplement au transport du courrier et des passagers n'ont pas besoin d'être aussi considérables dans leurs dimensions, ni d'avoir un tirant d'eau aussi accentué que ces "empresses" qui partent maintenant de Saint-Jean et d'Halifax. Nous avons à Caraquet une jetée à l'extrémité de laquelle on mesure 23 pieds d'eau à marée basse, et 30 pieds à marée haute. Caraquet se trouve à la tête de ce port spacieux mentionné par M. Fleming. Les steamers dont je parle seront construits pour développer une plus grande vitesse et comme ils ne prendront pas plus que la moitié du temps qu'il faut aux plus grands steamers pour traverser l'océan, ils ne dépenseront que la moitié de charbon ; ce service coûtera beaucoup moins cher que celui que doivent entretenir les compagnies possédant des navires considérables qui transportent les marchandises et les passagers afin de pouvoir faire face à leurs dépenses.

Il y a plus, monsieur l'Orateur, les avantages de cette ligne ne se feront pas sentir simplement dans les Provinces maritimes. Cette réforme sera surtout dans l'intérêt de la population de l'Ouest qui recevrait son courrier bien plus tôt qu'elle ne l'obtient aujourd'hui par d'autres routes. Il est certain que d'ici à très peu d'années la population commerciale des villes de l'Ouest aura atteint un chiffre considérable. Il n'y a pas de doute que Winnipeg, avant qu'un quart de siècle soit écoulé, comptera une population se chiffrant dans les centaines de milliers d'habitants, et qu'elle sera le centre de toutes les institutions financières de l'Ouest; il sera donc d'un immense avantage pour cette population qui se livre au commerce, pour les producteurs de blé autant que pour les marchands de grain, d'avoir un service postal plus rapide.

Grâce à ce service-là, nous pourrions, ainsi que je l'ai dit, transporter des passagers que d'autres lignes ne pourront attirer. Ce service s'imposerait surtout à l'attention de la classe commerciale américaine pour laquelle l'économie d'un jour ou de douze heures dans un voyage est d'une importance considérable. Nous nous procurerions aussi encore des voyageurs d'autres pays qui ne font pas maintenant la traversée de l'océan, parce que celle-ci prend trop de jours à s'accomplir. Le temps pourrait être grandement réduit à des steamers d'un modèle nouveau genre traversant de Valentia, en Irlande, à Saint-Jean de Terre-Neuve. La traversée de l'océan entre ces deux points pourrait s'effectuer en soixante heures environ. Le fait seul que la traversée de l'Atlantique pourrait être réduite à un temps aussi court, attirerait un grand nombre de voyageurs, non seulement du Canada, mais encore, et à plus forte raison, des autres pays.

Une autre considération qui devrait s'imposer à l'esprit de tout véritable Canadien,

c'est qu'un service semblable ferait naître des relations commerciales avec une colonie qui est notre sœur, je veux parler de l'île de Terre-Neuve. A mon sens, ces considérations devraient s'imposer à l'étude sérieuse des membres du Parlement. Cette petite colonie, ainsi qu'on la désigne quelquefois, a tout récemment, si je ne me trompe, depuis que j'ai eu l'honneur de traiter ici ce sujet, il y a quatre ou cinq semaines, conclu une convention avec une compagnie qui doit établir le service le plus rapide possible entre Saint-Jean de Terre-Neuve et un port du littoral de l'Irlande.

Je sais qu'on a d'autres projets en vue pour l'établissement d'un service semblable entre un port quelconque de l'Irlande et Halifax. Je ne suis pas jaloux d'Halifax. Je crois que comme port ouvert toute l'année, Halifax n'a qu'un seul concurrent, Saint-Jean (N.-B.), et j'espère que les citoyens de ces deux villes continueront à améliorer leur port respectif et à en faire connaître les avantages au monde entier. Mais, ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire déjà, ici même, nous n'avons pas seulement que ces deux ports sur le littoral de l'Atlantique, car nous en comptons un grand nombre d'autres.

Le projet que j'ai l'honneur de vous exposer serait certainement le plus avantageux parce qu'il n'y aurait pas d'interruption dans le service. Il réunit les avantages mentionnés dans le projet de sir Sanford Fleming en tant qu'il s'agit de tenir compte d'un port situé de l'autre côté de l'Atlantique, puisque les navires se rendront à un point situé au sud de l'Irlande, abrégeant ainsi considérablement la traversée de l'océan. Mais ce projet n'a pas le même mérite quand on l'envisage dans sa réalisation pour ce côté-ci de l'Atlantique. Pour ma part, je ne vois pas qu'il rapproche davantage le Canada de Terre-Neuve.

S'il m'était permis d'exprimer mon opinion au sujet de Terre-Neuve, je tiendrais à dire, en ma qualité de Canadien, que nous devrions faire tous les efforts possibles pour entretenir des relations commerciales plus étroites avec cette île, dans l'espérance qu'elle pourrait un jour faire partie du Dominion. Terre-Neuve est la colonie la plus britannique qui existe aujourd'hui. Elle serait un apport précieux pour le Canada, non seulement à cause de ses pêcheries, les plus considérables du monde, et de ses richesses minérales et de ses forêts encore inexplorées ; non seulement parce qu'elle a la haute main sur l'approvisionnement des pêcheries de l'Atlantique ; non seulement parce qu'elle se trouve à constituer comme un pied-à-terre pour le commerce de transport de l'Atlantique ; non seulement parce qu'elle est l'endroit où aboutissent nos câbles sous-marins et où se trouvent un certain nombre de nos stations de télégraphie sans fil ; non seulement parce que c'est de ses ports que nous pouvons envoyer des flottes protégées, en



cas de nécessité, non, ce n'est pas seulement pour toutes ces raisons, qui devraient s'imposer, vu leur importance, à l'attention du peuple canadien, mais c'est parce que l'acquisition de cette colonie ferait un tout du Dominion et nous donnera la suprématie qui nous est nécessaire pour fortifier notre situation et pour poursuivre notre destinée.

Nous travaillons aujourd'hui à faire du Canada une grande nation. Jusqu'à présent, nous avons fait de grands progrès sous ce rapport, à tel point que le Canada occupe aujourd'hui une place importante parmi les nations. Sous la direction du très honorable premier ministre qui a administré avec tant de succès nos affaires, depuis dix ans, nous devrons avant longtemps occuper une situation encore plus avantageuse aux yeux des autres peuples. Mais tout en travaillant à faire du Canada une grande nation, nous ne devons jamais perdre de vue ce fait qu'à moins d'annexer Terre-Neuve, nous ne pourrons pas réaliser nos aspirations.

Joseph Howe, que l'histoire appréciéra avec plus de justice et plus d'impartialité que ses contemporains ne l'ont fait, disait, il y a trente-cinq ou quarante ans, que le Canada ne serait jamais une grande nation sans Terre-Neuve. Je crois, monsieur l'Orateur, que ces paroles du prophète de la Nouvelle-Ecosse sont aussi vraies aujourd'hui qu'elles l'étaient alors. Sans doute, nous devons travailler à faire de notre pays une nation qui vive dans l'harmonie et qui prospère au point de vue commercial ; sans doute pour atteindre cette fin, nous devons vivre constamment en paix avec nos voisins du sud, tout en espérant que la sagesse qui guide nos chefs aujourd'hui sera également l'apanage de leurs successeurs, j'estime, cependant, que l'acquisition de Terre-Neuve assurera pour toujours la paix au Canada, parce que nous pourrons alors démontrer à nos voisins que nous sommes indépendants d'eux. Voilà, à mon avis, le meilleur moyen d'assurer la paix et la cordialité entre les deux pays.

La situation stratégique de Terre-Neuve ne lui est d'aucune valeur tant qu'elle sera isolée comme elle l'est aujourd'hui, mais elle peut avoir une utilité, une valeur incalculable pour les Etats-Unis ou pour le Canada. Cela, c'est le secret de l'avenir ; et je ne doute pas que Terre-Neuve, s'il lui était permis de choisir, préférerait faire partie du Dominion, afin de réunir sous la même constitution toutes les possessions britanniques de l'Amérique du Nord, et partager la prospérité du peuple canadien, prospérité dont elle sera l'un des agents les plus importants.

Je n'abuserai guère davantage des instants de la Chambre. J'espère que mes observations auront pour effet de convaincre la députation qu'on devrait tenter un effort en vue de l'union avec Terre-Neuve et que le meilleur moyen d'atteindre cette fin, c'est d'améliorer nos relations commerciales.

Il y a quelques jours, alors que j'étais ab-

sent de la Chambre pour cause de maladie, on a discuté la question de la représentation de l'île du Prince-Edouard et celle des Provinces maritimes en général. Je suis convaincu que les Provinces maritimes ont un brillant avenir devant elles. Tout ce qu'il leur faut, c'est de développer leur énergie, et l'acquisition de Terre-Neuve donnerait un grand essor à ces provinces. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) devrait tenter l'impossible pour établir des communications entre l'Intercolonial et Terre-Neuve par la côte nord du Nouveau-Brunswick. Nous nous rappelons tous que lors de la discussion du projet de la construction du Transcontinental, la population de la côte nord du Nouveau-Brunswick s'alarma, craignant que la construction du nouveau chemin de fer dans le centre de cette province ne marquât la faillite complète de l'Intercolonial sur la côte nord.

On nous promit que le Gouvernement s'occuperait des intérêts de l'Intercolonial de façon à ne pas faire péricliter ce chemin de fer. Je crois aussi sincèrement et aussi irrévocablement aujourd'hui aux promesses faites à cette époque, que j'y ajoutais foi il y a trois ans, mais je ferai observer à l'honorable ministre des Chemins de fer et au Gouvernement que le meilleur moyen qu'ils ont à leur disposition pour exécuter leurs promesses et pour assurer l'avenir de l'Intercolonial sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, c'est d'établir cette partie de l'Intercolonial aussi bien que les autres parties de cette ligne sur une base commerciale solide. Le minitsre des Chemins de fer pourra alors dire aux grandes compagnies propriétaires de voies ferrées que si elles veulent obtenir des prérogatives auxquelles elles n'ont pas droit, elles devront en subir les conséquences et se contenter des privilèges dont elles jouissent aujourd'hui.

Je crois que lorsque nous aurons ces moyens de transport sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, cette route directe par Shippigan dont tout le monde s'est déclaré satisfait, d'après le rapport de sir Sandford Fleming, et qui est certainement la ligne la plus courte possible, en transportant par cette route le courrier canadien et les passagers pour l'ouest du Canada, l'avenir de l'Intercolonial dans cette province sera assuré.

Nous aurons aussi des ports d'expédition sur la baie des Chaleurs, car ainsi que je l'ai dit, le port du Petit-Rocher est 223 milles plus près de Montréal que ne l'est Saint-Jean (N.-B.) par l'Intercolonial, et avec l'immense commerce que nous réserve l'avenir et qui ne pourra passer exclusivement par Saint-Jean et Halifax, un problème important surgira au point de vue strictement commercial, celui d'expédier les marchandises par la baie des Chaleurs, qui peut faire concurrence pour le trafic de Montréal à la ligne directe du chemin de fer canadien du Pacifique à Saint-Jean. Ce port se trouve à 517 milles seulement de Montréal, tandis que la distance parcourue par le chemin de fer canadien du Pacifique de Montréal à Saint-Jean (N.B.) est de 482 milles, soit une différence de quelques milles à peine. J'espère que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux étudiera cette proposition que je signale à son attention. Il connait combien sont considérables les intérêts de l'exploitation des forêts, de l'agriculture, des pêcheries et des mines qui se développent de jour en jour sur la côte nord du Nouveau-Brunswick ; il sait que la population de cette région compte sur lui pour le développement de ces intérêts, et la meilleure forme qu'il peut donner à ces espérances, en sa qualité de ministre des chemins de fer du Canada, c'est de placer cette partie de l'Intercolonial sur une base commerciale. En agissant ainsi, il s'assurera la gratitude, non seulement de la population de la côte nord du Nouveau-Brunswick, mais encore, j'en suis convaincu, celle du pays tout entier.

J'appellerais aussi l'attention de la Chambre sur la situation dans laquelle se débattent les autres embranchements de l'Intercolonial. Depuis un certain nombre d'années, le budget de l'Intercolonial se solde par des écarts renouvelés. Cela était prévu par les fondateurs de la confédération, par ceux qui ont choisi cette route, car il fut parfaitement établi et démontré à cette époque que peu importait le choix du tracé, cette ligne devant naturellement ne rapporter de recettes suffisantes pour acquitter ses frais d'exploitation pendant un certain nombre d'années, mais que ces écarts seraient compensés par le développement du commerce dans les Provinces maritimes de même que dans d'autres parties du pays.

Nous avons un certain nombre d'embranchements de l'Intercolonial qui ne sont pas exploités aujourd'hui. Quelques-uns d'entre eux, pouvons-nous dire, sont en réalité arrêtés, tandis que d'autres n'ont pas donné le service qu'on en attendait dans les parties du pays qu'ils traversent. Je ne prendrai pas le temps de lire une liste de tous ces embranchements, car je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre. Je serais en faveur d'une politique de réforme à propos de ces embranchements. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, dans une circonstance solennelle, il y a quelque temps, au Nouveau-Brunswick, a déclaré que les embranchements de l'Intercolonial n'accomplissaient pas le service qu'on en attendait et que le Gouvernement devait étudier la question de prendre à sa charge ces différentes lignes. Je puis dire qu'en principe, j'approuve l'idée du ministre des Chemins de fer et des Canaux quand il parle de mettre tous ces embranchements sous la haute main de l'administration des chemins de fer de l'Etat. Un grand nombre de ces lignes ont été construites dès les premières années de la confédération par notre population qui manquait de capitaux. On a pu construire tel ou tel embranchement

grâce aux subventions reçues, mais arriva le temps où les intéressés n'avaient plus le capital suffisant pour tenir leurs voies ferrées en bon état, et c'est alors que les populations des districts traversés par ces embranchements furent privées des avantages de ces chemins de fer. Ces embranchements nuisaient à l'Intercolonial dont ils ne favorisaient pas les intérêts comme ils auraient dû et comme ils auraient pu le faire, s'ils eussent donné un bon service.

Dans les Provinces maritimes, jusqu'à tout dernièrement, les capitalistes ne voulaient pas se livrer à la construction des chemins de fer, car il n'y avait pas d'attrait pour eux dans ces entreprises. Dans les prairies de l'Ouest, une compagnie obtient une charte et tout ce qu'il lui reste à faire, c'est de préparer un plan de la région à traverser, d'y déposer des traverses et des rails et elle peut immédiatement exploiter sa ligne. Il n'en a pas été ainsi dans les Provinces maritimes ; il en fut autrement au Nouveau-Brunswick. La construction des voies ferrées coûtait plus cher et il en était ainsi de leur exploitation. Aussi les capitalistes trouvaient-ils plus d'attrait pour l'Ouest que pour l'Est et vu cet état de choses, vu surtout l'impossibilité de toutes ces compagnies de tenir tous leurs chemins de fer bien outillés et pouvant faire le service qu'on en espérait, quelques-unes de ces lignes, je puis le dire, ne sont plus exploitées, tandis que d'autres font un service qui ne donne pas satisfaction. Aujourd'hui nous n'avons pas dans la province les capitaux voulus, et je crois qu'il incombe au Gouvernement, en sa qualité de propriétaire de la ligne principale et de créancier hypothécaire de ces embranchements à cause des subventions qu'il a payées pour leur construction, de suppléer au manque de capitaux dans les Provinces maritimes comme au manque de patriotisme des capitalistes des autres parties du pays, et de prendre à sa charge certains de ces embranchements, afin de mieux développer le service de cette province et, par suite, celui de l'Intercolonial.

Au Nouveau-Brunswick, nous n'avons pas seulement la ligne dont j'ai parlé—le chemin de fer de Caraquet à Shippigan—qui avait été construite dans le but que j'ai décrit ; nous avons encore une autre voie ferrée qu'on bâtit actuellement de Campbellton à Edmundston qui servira certainement d'auxiliaire puissant à l'Intercolonial. J'ignore quelles sont les intentions de l'honorable ministre quant à cette ligne, mais je puis dire qu'il n'y a que 32 milles en exploitation à l'heure qu'il est, et qu'elle a déjà fourni à l'Intercolonial, au cours de la dernière partie de la saison mille wagons de bois. Nous avons encore le Kent Northern Railway, qui a une longueur de 34 milles, la ligne de la compagnie du chemin de fer et des houillères de Beersville, dont la longueur est de 8 milles 63, la ligne de la compagnie du chemin de fer et des houillères du Nouveau-Brunswick, entre Chipman et Norton, qui deviendra certainement une route très importante parce qu'elle se reliera au Transcontinental. Ajoutons à cela le chemin de fer d'York à Carleton dont la longueur dépasse 8 milles. Cette ligne ne peut certainement faire le service qu'elle devrait rendre, si on ne l'outille pas mieux ; cette réforme servirait grandement les intérêts de la population de cette localité et ceux de l'Intercolonial lui-même qui possède maintenant ce chemin depuis Fredericton à la côte nord. J'espère que le ministre des Chemins de fer et des Canaux étudiera cette proposition.

J'exprime de plus l'espoir que bientôt on fera quelque chose en vue de mieux outiller l'Intercolonial et ses embranchements. Depuis une couple d'années l'Intercolonial a été très bien administré par le ministre actuel des Chemins de fer, aidé du sous-ministre dont la compétence est reconnue. Cependant, je puis dire que ce réseau souffre aujourd'hui du manque de wagons et de l'outillage voulu. Qu'on me permette de ne citer qu'un fait. On m'informe qu'à l'heure qu'il est nous avons sur la côte du Nouveau-Brunswick du poisson frais en quantité suffisante pour charger vingt-six wagons-glacières, mais on ne peut avoir un seul wagon sur toute la côte nord du Nouveau-Brunswick. Ce fait s'est répété fréquemment depuis quelque temps.

Le transport du poisson des Provinces maritimes vers l'Ouest canadien augmentera sans cesse. Il accroîtra surtout durant l'été comme conséquence de l'outillage de nos ports, des meilleures communications qui existent et qui relient nos îles, telles que Miscou et Shippigan, à la terre ferme.

L'exportation du poisson de la côte nord du Nouveau-Brunswick sera considérable l'été prochain, si l'Intercolonial peut fournir des wagons réfrigérants. J'estime que ce chemin de fer et ses embranchements, ainsi que d'autres lignes qui pourront être construites seront les meilleurs moyens qui vous seront offerts pour donner de l'essor à la prospérité des Provinces maritimes. Je demanderais à tous les représentants de cette partie du pays d'insister auprès du Gouvernement sur la nécessité d'améliorer les ports de ces provinces, de commencer maintenant à préparer l'avenir et à ne pas attendre qu'il y ait agglomération du commerce de l'Ouest même dans les ports de nos Provinces maritimes. Nous devrions outiller nos ports, préparer des communications par chemin de fer à chacun de ces derniers, exécuter les travaux de dragage où cela est nécessaire, construire des quais et des jetées. A mon avis le temps est venu pour le Gouvernement de s'occuper plus attentivement des Provinces maritimes. On pourra dire qu'il y a amplement de temps pour cela. Nous avons reçu dernièrement une délégation des citoyens de Saint-Jean

à propos du port de cette ville, et les faits qu'ils ont mis à jour sont, je crois, la meilleure preuve de la sagesse de notre chef respecté quand il disait : "time cannot wait", le temps est pressé.

Puisque nous sommes en train de poser les assises d'une grande nation, il importe de tenter tous les efforts possibles pour perfectionner l'outillage de nos ports, afin de donner à notre commerce son plein essor. C'est au cours de ce siècle que nous comptons faire du Canada une grande nation. Or, le temps fuit avec la rapidité de l'éclair; dans quelques années, un quart de siècle se sera écoulé, et il est possible qu'à cette époque, nous n'ayons pas réalisé tous les perfectionnements désirables. Il y a quelques jours, j'ai lu avec plaisir dans le " Free Press " d'Ottawa, le compte rendu d'une interview avec l'honorable M. G. W. Ross qui, dernièrement a eu la bonne fortune d'être créé sénateur. Oui, je le répète, la bonne fortune, car si ce n'est pas un bonheur pour lui, c'est assurément très heureux pour le Sénat et pour le pays. Au cours de cette conversation, l'honorable M. Ross dit :

A mes yeux, la période décennale actuelle fera époque dans l'histoire du Canada. Nous sommes à une époque qui demande autre chose que des demi-mesures, quand il s'agit du développement de notre commerce et de la grande industrie des transports; quand il s'agit, dis-je de grouper en un seul faisceau les forces collectives de la nationalité déjà réunies dans les limites du Dominion.

Monsieur l'Orateur, ces éloquentes paroles du grand homme d'Etat d'Ontario doivent trouver un écho dans le cœur de tous les Canadiens. Il est vrai qu'au cours de cette période décennale, le Gouvernement devra donner leur plein et entier développement aux ressources des Provinces maritimes et des autres provinces du pays. Cette période décennale sera bientôt écoulée et il est grandement temps que le Gouvernement se mette à l'œuvre, pour perfectionner nos moyens de transport. Quant à nous, citoyens des Provinces maritimes, nous n'avons pas la moindre objection à ce qu'on consacre des millions de dollars à l'amélioration de l'outillage des voies navigables de l'Est et à la construction de nouveaux canaux, mais nous espérons qu'on tiendra compte des besoins des Provinces maritimes.

Ces jours dernier, il s'est déroulé ici un débat à l'égard de la représentation de l'île du Prince-Edouard au Parlement. Si jamais il arrive que la représentation de cette province dans ce Parlement subisse quelque diminution, il est une chose hors de doute : c'est qu'à en juger d'après les discours prononcés l'autre jour, par les députés de cette province, le jardin des Provinces maritimes, les pertes que sa représentation pourrait subir sous le rapport du nombre, seraient amplement compensées sous le rapport de la qualité. On aurait beau modifier la Constitution, cela ne saurait ni donner l'essor au commerce de cette province, ni y ramener la prospérité.

Il n'y a qu'un moyen de rétablir l'harmonie et de ramener la prospérité au sein de cette province : c'est en la dotant d'un réseau de transports qui stimulera les industries parmi ces populations et donnera aux ressources de cette île le développement voulu. Assurer les meilleures communications possibles entre l'île et la terre ferme, voilà le meilleur moyen d'empêcher l'émigration de sa population et même celui d'accroître cette population. L'harmonie et la prospérité ne sauraient régner parmi une population d'un pays, si elle ne participe pas à la prospérité des populations voisines.

Il est vrai que d'après les stipulations du pacte fédératif, le Gouvernement du Dominion n'est tenu qu'à l'établissement et au maintien d'un système de communications aussi parfait que possible, par bateaux à vapeur, entre l'île et la terre ferme; mais renseigné comme je crois l'être, sur les conditions de nos ports des Provinces maritimes, je me permettrai de dire ici qu'à mon avis, durant trois ou quatre mois de l'année, il serait impossible d'assurer, au moyen de bateaux à vapeur, l'entretien de communications qui mettraient cette province dans une situation assez avantageuse pour que ces populations l'envisagent comme une légitime exécution des stipulations du pacte de la confédération.

Je suis de l'avis exprimé par certains orateurs au sujet de la construction d'un tunnel entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme; c'est que le Gouvernement a le devoir de mettre la question à l'étude et de s'assurer si ce projet est réalisable. En outre, si ce projet est susceptible d'exécution, le Gouvernement, à mon avis, a le devoir de construire ce tunnel, même à grands frais, dès que les ingénieurs seront en mesure de commencer ces travaux. La construction de ce tunnel, prétend-on, coûterait $15,000,000. C'est fort possible; mais, l'année prochaine ou plus tard, on demandera au Parlement de voter un crédit de $100,000,000 ou de $110,000,000, pour la construction du canal de la baie Georgienne. Pour mon propre compte, ayant foi dans le développement de l'Ouest et convaincu que je suis de la nécessité de perfectioner l'outillage de notre réseau de voies fluviales, je voterais, volontiers, au besoin, $100,000,000. Puisque nous n'avons pas hésité, nous, représentants des Provinces maritimes, à voter des crédits de plusieurs centaines de millions pour des travaux nécessaires au développement de l'Ouest, pourquoi nous refuserait-on un crédit de $10,000,000 ou même de $15,000,000, quand il s'agit de travaux d'amélioration également nécessaires ? Dans quelle mesure les Provinces maritimes participeraient-elles à cette dépense de $100,000,000 à laquelle on nous demandera peut-être de souscrire, à brève échéance? La quotité de notre

participation à cette dépense serait d'au moins $15,000,000. Et nous voterions volontiers ce crédit, et nous payerions, de grand cœur notre part de cette dépense, pour l'exécution de travaux d'amélioration d'urgence dans l'intérêt du trafic de l'Ouest. Pourquoi donc, alors, affirmer, comme on le fait, que la dépense que nous demandons au pays d'effectuer est exagérée?

La construction de ce tunnel, du moment qu'on aura prouvé qu'il est susceptible de réalisation, non seulement rémunérerait les capitaux engagés dans ces travaux, par le développement commercial qui en résulterait, mais elle assurerait le bonheur des populations de l'île du Prince-Edouard et imprimerait un nouvel essor à l'activité de cette province. Alors, la population de l'île ne chercherait plus à émigrer. Elle s'attacherait à la culture du sol ; le volume de ses exportations serait le triple du chiffre actuel ; elle consacrerait toute son habileté et toutes ses énergies à l'exploitation de ses industries, sur les côtes et dans les champs de l'île, et ainsi avant qu'il se fût écoulé dix ans, on verrait l'industrie de la pêche réaliser des progrès qui étonneraient le monde. Mais ce n'est pas tout. J'ai déjà dit un mot au sujet de nos relations avec Terre-Neuve ; et j'ajoute qu'à mon avis, du moment que le gouvernement canadien entreprendrait la construction du tunnel entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, les regards des populations de Terre-Neuve se tourneraient vers le Canada. En présence de la libéralité ainsi déployée par le gouvernement canadien à l'endroit de l'île du Prince-Edouard—car, je le répète, la construction de ce tunnel n'est pas stipulée dans le pacte de la confédération—les citoyens de Terre-Neuve verraient dans cette générosité du Gouvernement le gage de la libéralité dont il ferait preuve à leur endroit, du moment qu'ils auraient été admis au sein de la confédération canadienne. Je l'espère donc, au cours de cette période décennale, le gouvernement canadien mettra ces questions à l'étude. Il importe de dissiper, sans retard, les inquiétudes qui règnent dans l'esprit d'une partie de nos populations, relativement à la situation qui leur est créée par la loi constitutionnelle. J'envisage avec confiance l'avenir des Provinces maritimes; car, j'en suis convaincu, les ressources de ces provinces et la richesse de leurs productions y attireront infailliblement une population qui s'attachera au sol. C'est parce que j'ai foi dans l'harmonieuse culture des nombreuses vertus, apanage des diverses races constituant aujourd'hui le peuple canadien, unies qu'elles sont par une communauté d'aspirations et de patriotisme, que j'en ai la confiance, tout mandataire du peuple, qu'il vienne des anciennes provinces ou des provinces nouvelles, qu'il vienne de l'Est ou de l'Ouest, ou du lointain Yukon, du moment qu'il franchit le seuil de ce sanctuaire du peuple canadien, s'inspire et s'inspirera toujours de ces véritables sentiments de justice et d'équité britanniques et comprendra que, sous le régime consacrant le principe fondamental de la représentation basée sur la population, chacun de ses co-mandataires est ici l'interprète des sentiments d'un nombre de citoyens égal à celui qu'il représente, citoyens qui, de l'Est comme de l'Ouest, font appel à son intelligence et à son jugement, non pas pour implorer sa pitié, mais pour provoquer son admiration, son sens de la justice, une sympathie spontanée à l'endroit d'autres populations canadiennes, possesseurs de richesses canadiennes d'égale valeur.

L'arbre canadien grandit et se développe à l'ombre de la véritable civilisation britannique qui se répand sur le peuple avec le parfum de sa vaste ramure. Il couvre déjà tout l'espace du territoire compris entre les deux océans. Il se ramifie encore plus loin, et tôt ou tard il embrassera les rivages de Terre-Neuve. Et pour me servir des nobles paroles de D'Arcy McGee: "Cet arbre fournit infailliblement à tout Canadien sa juste part d'ombre et d'abri."

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : A cette heure tardive, je ne veux pas prolonger outre mesure le débat. En réalité, on ne saurait s'attendre qu'à simple titre de ministre intérimaire des Travaux publics je donne de longs développements à une question aussi complexe et aussi importante que celle de notre système de transports, dans son ensemble. Cependant, je ne saurais passer sous silence certaines observations tombées des lèvres du député de Simcoe-est (M. Bennett) au cours d'un débat antérieur. Pendant que le député de Peterborough (M. Hall) faisait ici un exposé des faits à l'égard des travaux de Midland, l'honorable député (M. Bennett) se permit de l'interrompre, et je ne saurais dire que l'honorable député se soit inspiré en cela de bienveillance ou de courtoisie, bien qu'il s'attende à ce que les députés de droite fassent toujours preuve de bienveillance et de courtoisie à son égard. Voici ses paroles (page 1635 du hansard) :

> Que l'honorable député me pardonne de relever une assertion susceptible de le mettre en posture ridicule aux yeux de ceux qui liront son discours.. Nulle partie de cette somme n'a été dépensée là où tout le grain a été emmagasiné à Midland. La dépense mentionnée par l'honorable député a été effectuée en aval, à un élévateur où l'on n'a emmagasiné qu'un ou deux chargements de grain. J'obéis à un sentiment de charité à l'endroit de l'honorable député, en faisant cette observation; car ses paroles pourraient tomber sous les yeux de quelqu'un.

Quelqu'un, je l'espère lira les observations formulées par le député de Peterborough ; on remarquera aussi, je l'espère, les expressions dont s'est servi le député de Simcoe-est en faisant cet exposé, et on lui témoignera la charité dont il a besoin. Voyons ce qu'il en est. L'honorable député affirme

que dans cet élévateur dont il a parlé, il n'a pas été emmagasiné de grain ; or, l'automne dernier, après le 16 octobre, quand cet élévateur eût été terminé et prêt à la besogne, on y a déposé plus d'un million de boisseaux de grain et au moins douze gros navires y ont fait des déchargements. Et c'est là l'élévateur où, au dire de l'honorable député, (M. Bennett) on n'a déposé qu'un ou deux chargements de grain.

M. BENNETT : Combien de navires ?

L'hon. M. FISHER : Douze.

M. BENNETT : Je ne croyais pas qu'il y en eut un si grand nombre.

L'hon. M. FISHER : L'honorable député (M. Bennett) a fait erreur, et bien qu'il ne puisse pas prétendre à l'infaillibilité, il n'a pas hésité à interrompre le député de Peterborough, et dans une observation des plus captieuses où la cynisme le disputait au sarcasme, à formuler une allégation absolument contraire à la réalité des faits, tandis que le député de Peterborough s'était maintenu dans la plus stricte vérité, dans son exposé de faits. D'ailleurs, je ne suis nullement surpris de l'attitude prise par l'honorable député dans cette circonstance ; car il est coutumier du fait. Il y a un an ou deux, au cours d'un débat qui eut lieu à cette époque, il a fait des allégations qui ont été caractérisées par les citoyens de Midland, ceux qui les connaissent le mieux, parce qu'ils ont été en relations avec lui : et pour l'édification de la Chambre, je vais donner lecture d'un document qui traduit parfaitement leur opinion à son égard et ce qu'ils pensent des allégations qu'il se permît de formuler ici, sur ces questions. La lettre en question est datée du 28 avril 1905 et est adressée au ministre des Travaux publics, relativement au travaux de dragage. En voici le texte :

Monsieur,—Sous ce pli vous trouverez une pétition signée par des hommes distingués dans le monde commercial et par plusieurs centaines de contribuables et de citoyens de la ville, demandant qu'il soit inscrit au budget supplémentaire un crédit affecté au dragage du port de Midland. Il y a, en outre, des lettres signées par plusieurs capitaines de navires, indiquant la nécessité de travaux supplémentaires.

Nous sommes d'avis que dans notre port nous possédons la meilleure nappe d'eau qui existe, non seulement dans la baie Georgienne mais dans toute la chaîne des Grands lacs, soit du côté canadien, soit du côté américain. Au cours de ces années dernières, il s'est réalisé d'énormes progrès dans toutes les branches du commerce. Autrefois, des vaisseaux d'un tirant de douze à quatorze pieds d'eau et portant 30,000 ou 40,000 boisseaux de grain passaient pour des merveilles ; tandis qu'aujourd'hui des vaisseaux d'un tirant de 18 à 20 pieds d'eau et portant une cargaison de 150,000 à 300,000 boisseaux et au-delà, sont à l'ordre du jour.

En pareilles circonstances, naturellement, même dans les meilleurs ports, il importe d'effectuer certaines améliorations afin de marcher avec le progrès, surtout en présence de la concurrence si vive que nous font nos voisins du sud qui déploient tous les efforts possibles et font de grands sacrifices pour capturer et garder non seulement le commerce de leur propre pays, mais encore celui du Canada.

Nous apprécions l'œuvre déjà réalisée par le Gouvernement, à notre bénéfice, et les vœux adoptés par le conseil de ville de Midland, vœux qui vous ont été transmis, traduisent parfaitement l'opinion des citoyens de cette ville. Je dois ajouter que les observations formulées par le député de Simcoe-est, comté que nous habitons, sont déplacées, de nature à induire en erreur et contraire à la vérité des faits.

En fait, les observations présentées par M. Bennett et consignées dans le hansard du 17 avril sont tout aussi contraires à la vérité que ses remarques...

M. SPROULE : Je soulève la question de règlement.

M. BENNETT : Laissez donc faire.

M. SPROULE : Monsieur l'Orateur, je voudrais savoir si le règlement autorise un membre à donner lecture d'une lettre dont l'auteur est étranger à la Chambre, et cela dans le but de révoquer en doute une allégation formulée ici par un député ?

M. BENNETT : Personnellement, je préférerais qu'on laissât le ministre poursuivre sa lecture ; car, plus tard, je renseignerai la Chambre sur le compte des signataires de cette pétition. Je préférerais que ce document figurât dans le compte rendu des débats.

M. L'ORATEUR : Le règlement n'autorise pas la lecture d'une lettre tendant à révoquer en doute la véracité d'une affirmation faite par un député.

M. BARR : Rétractez-vous.

L'honorable M. FISHER : Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur.

M. BARR : Quelle est la date de cette lettre ?

L'hon. M. FISHER : Je vous donnerai la date, plus tard. Je laisse de côté cette partie de la lettre—il y a un autre paragraphe de même nature—puis l'auteur ajoute :

J'habite Midland depuis 1887 sauf l'intervalle de 1892 à 1896, et je n'ai souvenance que d'un seul bateau qui ait donné sur le bas-fond...

Il s'agit ici d'une batture, dans la partie extérieure du port de Midland, qui a fait l'objet de certaines observations de la part du député de Simcoe-est, observations qui sont caractérisées ici dans un langage que je ne saurais rapporter.

—je n'ai souvenance que d'un seul bateau qui ait échoué sur ce bas-fond, ce qui est arrivé, l'année dernière; et ce bateau s'est échoué, en plein jour, parce qu'il avait rasé de trop près la bouée, l'eau à cette époque, étant fort basse.

Le pays a été bien rémunéré des sacrifices qu'il s'est imposé pour l'amélioration de notre port, comme le prouvent les documents dans les archives de votre ministère. Il faut aussi se rappeler qu'en 1904 surtout, on a fait force dragages sur la batture près de l'élévateur; batture que, dans l'intérêt de la navigation, il faudrait faire complètement disparaître ou au moins approfondir de façon à ce qu'elle soit recouverte de 18 à 20 pieds d'eau. Cette batture se compose de tuf, mélangé de cailloux, et les travaux de déblai sont fort difficiles et fort lents.

Vient un autre paragraphe qui contient des réflexions telles que je ne saurais en donner lecture.

Pour effectuer les travaux de dragage nécessaires, cette année; pour compléter et mettre en bon état les abords du quai, il nous faudrait un crédit de $35,000. Le Gouvernement, j'espère, en vue de tous les faits qui lui ont été présentés, accédera à notre demande, et donnera les ordres voulus pour que les travaux commencent immédiatement.

Votre tout dévoué,

D. L. WHITE,
Maire.

M. BENNETT : Je suis bien aise que le ministre ait donné lecture de ce document. J'ai déjà infligé à M. White une correction telle, que, depuis, il n'a pas donné signe de vie.

L'hon. M. FISHER : Monsieur l'Orateur, je n'entends pas qu'on m'interrompre de la sorte.

M. L'ORATEUR : Veuillez garder le silence.

L'hon. M. FISHER : J'ai sous les yeux le texte de cette résolution; mais comme elle contient, à l'adresse du député de Simcoe des réflections que je ne saurais citer ici, je ne donnerai lecture que d'une partie de ce document.

M. BARR : Il faudra vous rétracter.

M. L'ORATEUR : Silence ! s'il vous plaît. Il ne convient pas qu'un député se permette de pareilles réflections, et interrompre ainsi celui qui porte la parole.

L'hon. M. FISHER : Il est proposé par J. H. Craig et Manley Chew :

Considérant que le port de Midland est un des principaux ports de la baie Georgienne et que le progrès de la ville est, dans une large mesure, subordonné au développement de la marine marchande;

Attendu que, ces années dernières, la concurrence, en matière de commerce maritime, est devenue très vive et que, par conséquent, il est nécessaire de perfectionner l'outillage du port de façon à en faciliter l'accès aux navires, afin que nous puissions obtenir notre part légitime du commerce des lacs;

Considérant que le gouvernement fédéral, ces années dernières, a consacré des sommes fort importantes à l'approfondissement du port, à la construction de quais et à des travaux d'amélioration de nature générale, et que, de l'avis de ce conseil, on a fait un judicieux emploi de ces deniers publics, au bénéfice du port et de la ville en général;

Considérant qu'il est d'urgence de faire exécuter d'autres travaux de dragege dans ce port, surtout dans le voisinage des quais de l'Etat, afin qu'ils puissent être utilisés par les gros navires, ainsi que sur les bas-fonds vis-à-vis de l'élévateur où l'on a déjà pratiqué des travaux de déblai, mais qu'il importe de faire disparaître complètement, afin de faciliter aux gros navires l'accès des quais; et en outre, qu'il importe de faire certains travaux réparateurs et certaines améliorations aux quais de l'Etat, afin de perfectionner leur outillage;

Considérant qu'il a été fait certaines observations au gouvernement fédéral, en vue d'obtenir l'ouverture des crédits voulus pour l'exécution de ces travaux de dragage et améliorations;

Considérant que le député de Simcoe-est (M. W. H. Bennett) a affirmé, devant la Chambre des communes que les travaux de dragage effectués dans ce port, par le passé, se sont faits d'une façon peu convenable et que le pays n'a pas été rémunéré de cette dépense des deniers publics;

Considérant que les membres de ce conseil sont parfaitement renseignés sur les travaux de dragage effectués dans le port, ainsi que sur le progrès et le développement qui en ont résulté.

Le conseil décide de profiter de l'occasion pour déclarer qu'il désapprouve catégoriquement les affirmations injustifiables formulées devant la Chambre des communes par le représentant de ce collège électoral, et de l'avis de ce conseil, ces allégations sont...

Les expressions employées ici pour caractériser les allégations de l'honorable député sont telles que vous ne me permettriez pas, monsieur l'Oraateur, de citer ce texte.

M. BENNETT : Pourquoi pas ? Lisez donc.

L'hon. M. FISHER (lisant) :

Et en outre, le conseil est d'avis que les deniers affectés à ces travaux de dragage au port de Midland ont été l'objet d'un judicieux et économique emploi, et que ce port, ainsi que le pays, ont pleinement bénéficié de chaque dollar ainsi dépensé, et qu'un exemplaire de cette résolution soit transmis au ministre des Travaux publics du Canada.

(Adopté.)

(Signé) : D. L. WHITE,
Maire.

Au bas de ce document figurent le seing et le sceau de la municipalité et il est datée du 26 avril 1905. Ces vœux ont été adoptés au scrutin par six voix contre une. Si j'ai donné lecture de ce document, c'est que le député de Simcoe, en voulant rectifier les assertions d'un député de la droite, a fait des allégations inexactes, tandis que le député à qui il a voulu faire la leçon, avait formulé une allégation parfaitement exacte.

M. BENNETT : Pardon, monsieur l'Orateur, mais je tiendrais à savoir si, depuis deux ans, le ministre a entendu parler de

M. White et des autres membres de ce conseil.

L'hon. M. FISHER : Je ne connais ni M. White ni les membres de ce conseil, seulement, je sais que M. White était le maire de la ville et représentait la ville, à l'époque où l'honorable député formula devant la Chambre les allégations auxquelles j'ai fait allusion.

M. BENNETT : M. White n'est plus le maire de la ville. J'ai réglé son affaire et celle des membres du conseil.

L'hon. M. FISHER : Je ne désire pas donner de plus longs développements à cette question ; il suffit d'avoir relevé l'erreur commise par l'honorable député et d'avoir montré que le ton et la teneur des observations qu'il a formulées, quand il s'est permis d'interrompre le député de Peterborough, étaient absolument injustifiables. Au début de ses observations sur la question des transports, l'honorable député (M. Bennett) nous a dit que le Gouvernement, pour ainsi dire, s'est contenté de piétiner sur place. Je m'inscris en faux contre cette assertion. Depuis 1896, au cours d'une période de près de onze ans, le Gouvernement a réalisé, dans la solution des problèmes de transport, une œuvre dont on n'aurait pas même soupçonné la possibilité, avant son avènement au pouvoir, et dans la solution de ces problèmes, il a déployé une vigueur, une hardiesse, un esprit d'initiative inconnues de nos prédécesseurs.

On a fait allusion au port de Colborne et aux travaux qu'on y a exécutés. J'ai sous les yeux quelques chiffres qui mettront en relief, les travaux que le Gouvernement y a exécutés, mis en regard de ceux exécutés par nos prédécesseurs. Antérieurement à 1896, on n'avait rien fait à Port-Colborne ; depuis cette époque, nous avons consacré $825,000 à l'amélioration de ce port. L'honorable député, je le sais, désapprouve cette dépense, et à son avis il aurait fallu l'effectuer à Midland et autres ports de la baie Georgienne ; ou au moins le Gouvernemnt aurait dû s'en occuper. Or, c'est un fait bien connu que longtemps avant l'avènement de ce Gouvernement au pouvoir, on avait amélioré, dans une certaine mesure, le réseau des canaux du Saint-Laurent et cela en vue d'établir un chenal de 14 pieds, des Grands lacs jusqu'à Montréal. Pendant nombre d'années, le gouvernement conservateur avait amélioré, à grands frais, ce réseau de canaux ; mais le succès obtenu n'était que relatif, puisque le pays ne pouvait pas en bénéficier, avant le parachèvement des travaux ; et pendant plusieurs années avant notre avènement au pouvoir, nos prédécesseurs avaient poussé ces travaux avec peu d'énergie et de succès. A son avènement au pouvoir, même avant de commencer les travaux à Port-Colborne, le Gouvernement mena à bonne fin, en deux ans, en y consacrant une somme d'argent supérieure à ce qu'on avait dépensé auparavant en deux ans, tout le réseau des canaux du Saint-Laurent, de façon à assurer aux navires un chenal navigable de 14 pieds, des Grands lacs à la mer, ce qui permit au peuple canadien de bénéficier de tous les deniers publics consacrés à cette œuvre. Nous marchâmes de l'avant, cherchant à faire de Port-Colborne le rival de Buffalo.

On prétend que Buffalo accapere un fort volume de notre commerce. Sans doute, cela est vrai, bien qu'au cours de ses observations, il nous ait dit pourquoi de si énormes transports de grain s'acheminent vers Buffalo. Une grande quantité du grain reçu à Buffalo est destiné à être distribué dans les états de l'Union américaine ; et ce port ne concurrence nullement nos routes nationales par la voie desquelles s'effectuent les transports de grain que nous expédions en Angleterre, dont le marché accapare presque toutes nos exportations de grain. Voici quelques données statistiques sur les résultats de notre œuvre, relativement aux canaux du Saint-Laurent et à Port-Colborne.

D'après les relevés des expéditions de grain du port de Montréal, au cours des dix années précédant notre avènement au pouvoir, de 1886 à 1896, la moyenne des exportations de grain de Montréal, était de 5,000,000 de boisseaux. Au cours de la période décennale suivante, de 1896 à 1906, la moyenne des exportations, du port de Montréal, a été de 12,500,000 boisseaux, soit un volume deux fois et demi supérieur à celui des exportations, avant l'époque où nous avons pris en main la direction de l'œuvre des transports au Canada. Je ne veux pas donner de plus longs développements à cette question ; seulement je tiens à consigner ici quelques données statistiques sur notre œuvre. Jusqu'en 1896, nos prédécesseurs n'avaient rien fait à Depot-Harbour ; depuis cette époque. nous avons dépensé $242,000. J'ai déjà donné les chiffres relatifs aux travaux de Port-Colborne. A Montréal, le Gouvernement avait effectué, d'une façon directe, $3,000 de dépense ; or, depuis 1896, nous avons dépensé, directement $850,000, sans compter les $3,500,000 que nous avons prêtés et avancés à la corporation des commissaires du port, pour l'outillage de ce port. De 1896 à 1906, nous avons dépensé près de $500,000 à Fort-William et $381,000 à Port-Arthur ; aux commissaires du port de Québec, nous avons avancé $1,359,000, et nous avons dépensé, directement, pour ce port $572,000, soit environ un total de $2,000,000. C'est donc à tort que l'honorable député affirme que le Gouvernement, pour ainsi dire, s'est contenté de piétiner sur place, relativement à ces importantes questions.

L'honorable député a lui-même fait allusion à la question à laquelle je viens de toucher : je veux dire Buffalo et son commerce. Il a, toutefois, abordé une autre question de haute importance.

Il a fait remarquer qu'un fort volume de transports à destination de l'Ouest provenant des états de l'Est, s'achemine par nos réseaux vers l'Ouest. C'est là ce qui arrive, notamment sur le réseau du Canada-Atlantique, réseau dont la construction est antérieure à notre avènement au pouvoir mais qui a été parachevé, sous le régime actuel et auquel nous avons donné un taux plus élevé par mille que ne l'avait fait le gouvernement précédent. Encore un mot au sujet de Midland. L'honorable député se plaint de notre attitude à l'égard de Midland. J'ai déjà fait observer que d'autres personnes sont d'avis que nous avons fait preuve de libéralité à l'endroit de Midland ; mais voici ce que je tiens à rappeler à l'honorable député : tandis qu'au cours de la période décennale écoulée avant notre avènement au pouvoir, il n'a été dépensé que $70,000 à Midland pour l'amélioration du port, nous avons dépensé $240,000, au cours des dix années écoulées sous notre administration ; et ainsi, en dix ans, nous avons dépensé trois fois plus que ne l'a fait l'ancien gouvernement au cours des dix années précédentes.

Et cependant, l'honorable député prétend qu'il n'est pas satisfait ; il croit que nous avons fait preuve de parcimonie, et cela, au moment où nous sommes en voie de conclure des arrangements, et alors que nous avons déjà dépensé de fortes sommes à Tiffin.

Au cours de la session dernière, il a été adjugé une entreprise pour travaux de déblai et de dragage à Tiffin, et au cours de la saison, il a été effectué un déblai de 70,000 verges cubes. J'ignore si aux yeux de l'honorable député, Tiffin est un port de Midland ou s'il approuve qu'il s'y fasse des travaux, afin de faciliter le trafic du Grand-Tronc et de stimuler les transports ; quoi qu'il en soit, voilà ce que le Gouvernement a été en mesure d'accomplir, assez récemment, au bénéfice de ce port, et nous entendons poursuivre ces travaux, afin de faciliter les transports.

Il est une autre question que je désire aborder : c'est celle du canal de la vallée de la Trent. L'honorable député a effleuré ce sujet et je tiens à établir le contraste entre les travaux exécutés par l'ancien Gouvernement et ceux effectués sous l'administration actuelle.

Avant notre avènement au pouvoir, sous le régime conservateur, il a été dépensé $1,250,000. Au cours de la dernière période décennale, sous le régime actuel, cette dépense a atteint le chiffre de $3,750,000, soit un chiffre trois fois supérieur à la dépense effectuée au cours de la période antérieure à notre administration. De l'aveu même de l'honorable député, le canal de la vallée de la Trent est appelé à devenir un important réseau de transports. L'honorable député devrait donc se sentir heureux et



nous savoir gré de ces travaux, au lieu de nous dénigrer et de critiquer notre gestion.

Avant de reprendre mon siège, je tiens à mettre en relief un fait qui n'a guère besoin de démonstration, pour la masse de la population. Je n'ai pas ici les chiffres, mais il n'est pas nécessaire de s'appuyer sur la statistique pour démontrer l'énorme développement de notre commerce, au cours des années dernières. C'est là un fait que tout le monde apprécie. Mais je l'affirme sans crainte, si le Gouvernement se fût, pour ainsi dire, contenté de piétiner sur place, comme l'affirme l'honorable député, le pays n'aurait pas réalisé autant de progrès et nos réseaux eussent été dans l'impuissance d'effectuer un dixième de ces transports. Le commerce a pris d'énormes développements, mais nos voies de transport ont été à la hauteur des besoins commerciaux du pays, et cela grâce aux dépenses très importantes effectuées par le Gouvernement ainsi qu'au sage et judicieux emploi des deniers dépensés pour répondre aux besoins du commerce. Il reste, sans doute, encore beaucoup à faire ; mais bien que notre commerce d'exportation ait presque doublé, au cours des années dernières, nos réseaux ont répondu aux besoins de ce trafic plus facilement qu'ils ne le faisaient autrefois, lorsque le volume du trafic était moins considérable.

Cela tient, dans une large mesure, à l'aide généreuse accordée par le Gouvernement à nos chemins de fer et à nos canaux, au creusement de nos ports en vue d'en faciliter l'accès aux navires, à l'amélioration du chenal du Saint-Laurent, de Montréal vers l'est, et d'une façon générale, en facilitant les transports par tout le pays. Je n'ai rien dit des travaux d'améliorations exécutés aux ports de Saint-Jean et d'Halifax et autres ports de mer des Provinces maritimes; mais il suffit de dire que, de l'est à l'ouest, il existe aujourd'hui au Canada, des facilités de transport qu'on ne soupçonnait même pas il y a dix ans, et dont la réalisation aurait paru impossible, aux yeux des populations, à cette époque, même au prix des plus grands sacrifices d'argent. En pareilles circonstances, la critique et le blâme que l'honorable député s'est permis d'adresser au Gouvernement, sont, pour le moins dire, déplacées. Au lieu de dénigrer notre œuvre, il devrait plutôt nous en féliciter.

M. BENNETT : Quel est le système du Gouvernement relativement aux transports?

L'hon. M. FISHER : Ma dernière observation l'indique suffisamment.

M. BENNETT : Le Gouvernement entend-il adhérer aux conclusions du rapport de la commission, relativement à l'acquisition de ce terrain riverain à Midland ?

L'hon. M. FISHER : Quant à Midland, je n'ai rien à dire; mais en ce qui concerne

les mesures indiquées, d'une façon générale dans le rapport de cette commission, je dois dire ceci : là où ces travaux n'ont pas encore été exécutés, nous entendons les effectuer, dans une large mesure, au fur et à mesure que les besoins du pays le demanderont et que nos ressources le permettront.

M. A. A. WRIGHT propose que la suite du débat soit renvoyée à une prochaine séance.

Cette motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Quelles seront les affaires à l'ordre du jour de demain?

L'hon. M. FIELDING : Nous discuterons le projet de loi relatif au travail et d'autres bills, si le temps le permet.

M. SPROULE : Et le bill des terres?

L'hon. M. FIELDING : Oui, les bills d'une façon générale, afin de fournir un peu de besogne au Sénat.

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

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 26 février 1907.

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

### RETRAIT DU BILL RELATIF A LA OWEN SOUND BRIDGE AND TERMINAL COMPANY.

M. ARCH. CAMPBELL (York-centre) propose :

Que le bill (n° 66) constituant en corporation la 'Owen Sound Bridge and Terminal Company" soit retiré et que les honoraires et frais y relatifs soient remboursés, moins le coût de l'impression et de la traduction, conformément à la proposition énoncée dans le huitième rapport du comité permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Si le règlement me le permet, je demanderai au président du comité des chemins de fer (M. Campbell) de nous dire pour quelle raison on retire ce bill. A-t-on donné quelque motif au comité ?

M. CAMPBELL : Les promoteurs ont demandé le retrait de leur projet de loi. Je ne sais pas au juste quelles étaient leurs raisons d'agir de la sorte. Le bill ayant été l'objet d'une assez vive opposition, j'imagine qu'après s'être consultés, ils ont jugé à propos d'en remettre l'étude à une autre session. Il paraît que nous avons autorisé l'an dernier une autre compagnie poursuivant à peu près le même but ; c'est pourquoi les promoteurs du bill ont pensé, je suppose, qu'il ne serait que juste d'accorder à cette compagnie une autre année pour se mettre à l'œuvre.

M. W. F. MACLEAN : D'après mes renseignements, le bill serait retiré parce qu'il se heurte aux droits de la province. S'il en est ainsi, je suis bien aise que la Chambre ait enfin résolu de rejeter les bills de cette nature et de renvoyer ceux qui veulent obtenir des chartes à l'autorité compétente : à la législature provinciale. On voit maintenant l'imprudence de notre attitude en cette matière. Et aujourd'hui, les compagnies autorisées par les provinces...

M. l'ORATEUR : Cette discussion se rapporte-t-elle à la motion relativement au retrait du bill ?

M. W. F. MACLEAN : Voilà la question. Je parle en ce moment de la remise des honoraires. On pourrait avoir raison de ne pas rendre leur argent à ceux qui viennent nous demander de rendre des lois quand c'est à la législature provinciale qu'ils devraient s'adresser. Maintes fois nous avons vu des compagnies autorisées par la législature d'Ontario s'adresser au Parlement fédéral dans le but de se soustraire à la juridiction de la province. C'est un état de choses qu'il ne convient pas de favoriser, et dorénavant, je me ferai un devoir, en pareil cas, de m'opposer à la remise des honoraires. C'est la dernière fois, je l'espère, que nous assistons à un tel spectacle. Puisqu'une compagnie commet la sottise de venir payer des honoraires relativement à un bill dont elle devrait saisir la législature provinciale, je ne vois aucune raison pour qu'on lui rembourse son argent.

(La motion est adoptée.)

### MOTION RELATIVE A L'ENQUETE SUR LES CHANTIERS MARITIMES DE COLLINGWOOD.

M. V. GEOFFRION (Chambly-Verchères) propose :

Que le comité des comptes publics soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre, s'il y a lieu, afin de terminer l'enquête sur la compagnie des chantiers maritimes de Collingwood.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Monsieur l'Orateur, il me semble qu'une motion comme celle-ci devrait être la conséquence de l'initiative prise par le comité ; or, le comité n'a pris aucune initiative en la matière, nul n'y ayant proposé que cette autorisation fût demandée. Voilà pourquoi je prétends que cette motion est irrégulière.

M. l'ORATEUR : Le comité n'ayant pas énoncé de proposition, l'objection me paraît bien fondée.

M. GEOFFRION : Je me croyais autorisé—c'est assurément ce que j'avais compris—par presque tous les membres du comité à demander l'autorisation de siéger durant les séances de la Chambre. Cette question, je le sais, n'a pas été mise aux voix ; mais tous les membres du comité semblaient désirer que cette enquête fût terminée le plus tôt possible, parce qu'il se trouve ici des témoins qui habitent loin d'Ottawa, des hommes d'affaires qui, si nous ne siégeons que deux fois par semaine, devront prolonger leur séjour d'une couple de semaines encore. Voilà pourquoi la plupart des membres du comité ont pensé qu'il convenait de faire cette motion.

M. L. G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je suis de ceux des membres du comité qui voulaient que la Chambre fut saisie de cette motion, et en agissant de la sorte, je me rendais à la demande de M. Long et de M. Smith. M. Smith est gérant général de cette compagnie. Il est ici. La compagnie emploie au-delà de neuf cents ouvriers, près de mille ; c'est donc causer un tort considérable à la compagnie que de retenir ici pour les fins de l'enquête le gérant général, l'âme dirigeante, à vrai dire, de cette importante institution.

Je prie mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) de vouloir bien ne pas s'opposer à ce que l'enquête se poursuive pendant les séances de la Chambre ; car s'il n'est pas possible de la terminer à trois heures, demain, nous pourrions continuer de siéger dans l'après-midi, de sorte que...

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : En tout cas, la Chambre ne siégera pas demain soir.

M. LENNOX : Non seulement le comité ne fut pas saisi d'une motion à ce sujet, mais c'est à peine si l'on effleura la question.

M. l'ORATEUR : On a permis à M. Long de s'en aller...

M. C. H. PARMELEE (Shefford) : Retirez votre objection.

M. LENNOX : Je ne le ferai certainement pas.

## DEPOT DU RAPPORT ET DE L'ENQUETE DE LA COMMISSION DES ASSURANCES.

L'hon. M. FIELDING : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau le rapport de la commission royale des assurances. La Chambre désirant sans doute que ce document soit imprimé sans délai, je propose :

Que l'article 72 du règlement soit suspendu et que la Chambre ordonne l'impression immédiate du rapport de la commission royale des assurances.

M. R. L. BORDEN : Le rapport comprend-il les dépositions ?

L'hon. M. FIELDING : Je déposerai les dépositions un peu plus tard. Je ne les inclus pas dans cette motion parce que l'on me laisse entendre qu'elles sont déjà imprimées. Je déposerai dans un instant les dépositions que la commission a recueillies.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre se propose-t-il de déposer à cette session, un projet de loi basé sur les conclusions de ce rapport ?

L'hon. M. FIELDING : Le rapport comprend l'ébauche d'un projet de loi que je n'ai pas encore eu le plaisir de lire. Je n'ai pas, non plus, eu le loisir de parcourir le rapport. Je le dépose immédiatement pour l'information de la Chambre ; nous nous occuperons plus tard des mesures législatives qu'il peut y avoir lieu d'établir.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais savoir à quoi m'en tenir au sujet de l'impression. Le ministre demande la suspension du règlement et l'impression immédiate du rapport ; mais les dépositions sont-elles imprimées, et les membres de la Chambre les auront-ils à leur disposition ?

L'hon. M. FIELDING : Je le crois.

M. R. L. BORDEN : Si le ministre n'est pas encore en mesure de nous donner une certitude à cet égard, il aura peut-être l'obligeance de nous la donner le plus tôt possible.

L'hon. M. FIELDING : C'est ce que je vais faire à l'instant. Dès que cette motion sera adoptée, je déposerai l'enquête et ferai ensuite les observations nécessaires.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. FIELDING dépose sur le bureau de la Chambre une copie des dépositions recueillies par la commission royale des assurances.

Le secrétaire d'Etat m'informe que ces dépositions sont imprimées et qu'il est en mesure d'en faire distribuer immédiatement des exemplaires. Je n'ai donc pas de motion à faire à l'égard de l'impression de l'enquête. Je ne crois pas qu'il subsiste le moindre doute quant à l'impression ; s'il surgissait quelque contre temps, il va sans dire que la Chambre en serait immédiatement informée.

M. URIAH WILSON : A-t-il été imprimé un nombre suffisant d'exemplaires pour que les députés en puissent adresser à ceux de leurs commettants que la question intéresse ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne saurais dire combien il en a été imprimé d'exemplaires. Le secrétaire d'Etat m'informe que les dépositions ont été imprimées comme

les autres documents publics, ce qui me fait croire que chaque député aura un nombre raisonnable d'exemplaires à sa disposition.

M. W. F. MACLEAN : Combien le rapport couvre-t-il de pages de manuscrit ?

L'hon. M. FIELDING : Environ 500.

M. W. F. MACLEAN : On pourrait l'imprimer en quelques jours.

Sir WILFRID LAURIER : Aux ateliers du " World ", oui.

## DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. J. CONMEE (Thunder Bay) demande à déposer un projet de loi (n° 100) tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer.

Quelques VOIX : Expliquez-vous.

M. CONMEE : Monsieur l'Orateur, j'ignorais qu'il fût nécessaire d'exposer l'objet d'un projet de loi à l'occasion de sa première lecture. Avant 1903, la loi sur les chemins de fer renfermait une disposition relative à la protection du public contre les accidents de nature diverse survenant aux endroits où les voies ferrées n'étaient pas pourvues de clôtures. Lors de la refonte de la loi sur les chemins de fer, en 1903, cette disposition fut modifiée, et je crois que le Parlement avait alors l'intention d'accorder une somme suffisante de protection aux régions agricoles du pays. Mais la disposition nouvelle ne protège pas le public ; elle porte, si je me rappelle bien, que lorsqu'une voie ferrée traverse certaines régions, la compagnie est tenue d'ériger et d'entretenir des clôtures et des traverses pour la protection du public. Sous le paragraphe 3 de l'article 199, je crois, quand le chemin de fer traverse une localité où les terres sont inhabitées, la compagnie n'est pas tenue de faire et d'entretenir de ces clôtures.

Je sais personnellement qu'antérieurement à 1903, un citoyen d'un township colonisé depuis trente ou quarante ans avait eu un certain nombre de ses animaux tués par le chemin de fer et qu'il parvint, à la suite de pourparlers avec la compagnie, à se faire indemniser sans avoir recours aux tribunaux. On reconnaîtra avec moi que le cultivateur ordinaire, le cultivateur aisé même, se trouve dans l'impossibilité de recourir aux tribunaux pour obtenir le redressement de ses griefs ; il faut pour cela perdre trop de temps et faire des déboursés trop considérables. Il ne se prévaudra donc de la loi que si elle est claire et précise. Je prétends qu'il incombe au Parlement de faire en sorte que la loi soit claire et précise quant aux droits des parties en pareille occurrence. Depuis la refonte de 1903, la même personne subit de nouvelles pertes, mais ne peut s'en faire indemniser parce que le paragraphe 3 en question n'oblige pas la compagnie à maintenir une clôture le long de sa voie.

Puisque nous permettons aux compagnies d'établir leurs chemins de fer à travers les terres habitées aussi bien que celles qui ne le sont pas, et de s'emparer à cette fin des terrains des cultivateurs, je prétends que l'on devrait aussi faire peser sur elles l'obligation de protéger la voie ferrée au moyen de clôtures. Dans les townships peu peuplés, ou du moins dans les régions nouvelles, une grande partie des terres ne sont pas pourvues de clôtures. Il se trouve parfois qu'un cultivateur possède une petite étendue de terre boisée, ou qu'une personne n'habitant pas le township y possède un lot non défriché, ou encore qu'un lot soit abandonné après avoir été habité et partiellement défriché ; est-il juste, en pareil cas, que les habitants du township soient tenus de pourvoir ces terres de clôtures pour sauvegarder leurs droits, quand des règlements leur permettent déjà de laisser paître librement leurs troupeaux ?

J'estime que la loi est insuffisante, et ce bill a pour objet d'obliger toute compagnie de chemin de fer dont la voie traverse un village ou un township quelconques à pourvoir sa ligne de clôtures et de garde-bestiaux, et à la tenir responsable de tout dommage pouvant résulter de l'absence de ces moyens de protection. Je me plais à croire que, eu égard à la légitimité de cette proposition, la Chambre voudra bien donner son assentiment au projet de loi.

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

## DEPOT D'UN BILL TENDANT A MODIFIER LE CODE CRIMINEL.

M. H. GERVAIS (division Saint-Jacques de Montréal) demande à déposer un bill (n° 101) tendant à modier le code criminel.

L'hon. M. LEMIEUX : Expliquez-vous.

M. GERVAIS : Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour objet de mettre fin à l'une des formes les plus odieuses du trust ou de l'accaparement, c'est-à-dire à la clause exclusive des contrats relatifs à la location ou au prêt à usage de certaines machines. Les fabricants et, en réalité, tous ceux que touchent cette forme du monopole ont réclamé l'établissement d'une loi de ce genre.

Je vais m'efforcer de donner à la Chambre une juste idée des contrats de cette sorte en lui donnant lecture d'une clause typique que je relève dans un des nombreux contrats conclus par la United Shoe Machinery Company, relativement à ce que l'on appelle son " metallic department ", parce que cette clause va jeter une vive lumière sur ces contrats exclusifs. La clause 3 du contrat est ainsi conçue :

Le locataire...

C'est-à-dire le malheureux qui est obligé de se servir des machines de la United Shoe Machinery Company.

Le locataire devra en tout temps et à ses propres frais tenir ladite machine en bon état de fonctionnement, obtenir du locateur exclusivement aux prix courants que ledit locateur déterminera de temps à autre, toutes les pièces de rechange et supplémentaires, les appareils et mécanismes de toute sorte nécessaires ou employés au fonctionnement, à la réparation ou au renouvellement de ladite machine, et le locataire ne fera ni ne permettra aucun changement à ladite machine sans avoir obtenu à cet effet le consentement par écrit du locateur, et il ne devra pas, non plus, entraver le bon fonctionnement de cette machine. Le locataire ne permettra à qui que ce soit de détériorer, effacer ou enlever toute plaque, date, tout chiffre ou inscription que le locateur a fait ou fera faire ou fixer sur ladite machine.

Voici le paragraphe répréhensible :

Le locataire aura la pleine jouissance de ladite machine à l'égard de toutes les chaussures qui se fabriqueront à son établissement, mais il est convenu de ne pas faire servir ladite machine à la fabrication de toutes chaussures mises en forme sur des machines autres que celles louées par ledit locateur, ou de toutes chaussures à trépointe non façonnées avec les couseuses de trépointe et les piqueuses de semelle louées par ledit locateur, ou de toutes chaussures fabriquées d'après des patrons dont les semelles ne sont pas posées avec l'aide des couseuses de patrons louées par ledit locateur.

Ainsi, grâce à cette clause, celui qui a le malheur de se servir d'une chevilleuse de la United Shoe Machinery Company, se voit obligé, pour compléter la chaussure, de se servir de toutes les autres machines de la compagnie ; c'est-à-dire, par exemple, que si je louais une chevilleuse de cette compagnie, je me verrais obligé de louer également chacune de ses quinze autres machines. Et s'il me fallait me servir d'une des chevilleuses de cette compagnie, je me verrais obligé de me servir des machines désignées à la clause I du contrat, qui est ainsi conçue :

Eu égard aux conventions et stipulations ci-après que le locataire agrée, le locateur loue par les présentes au locataire et lui permet, conformément à ses brevets, d'utiliser la machine ou les machines actuellement délivrées au locataire ou qui le seront, et désignées par un numéro dans l'annexe suivante, savoir :

" Rapid standard screw machine ", No.
" Old style standard screw machine ", No.
" Loose nailing machine ", No.
" Universel slugging machine ", No.
" Taper nail tacking machine " (D.H.) No.
" Taper nail tacking machine (S.H.) No.
" String nail tacking machine ", No.
" Power welt tacking machine ", No.
" Table tacking machine ", No.
" Universal quilting machine ", No.
" Heel protector driving machine ", No.
" Grip slugging machine ", No.
" Grip clinch machine ", No.
" Grip tacking machine ", No.
" Lewis nailing machine ", No.

M. GERVAIS.

" Spatter quilting machine ", No.
" Double row pegging machine ", No.
" National slugging machine ", No.
" Simplex slugging machine ", No.
" Champion heel seat nailing machine ", No.
" Champion slugging machine ", No.
" Staple fastening machine ", No.
" Automatic staple nailing machine ", No.
" Universal double clinch machine ", No.
" Gordon staple tacking machine ", No.
" Corrugated wire tacking machine ", No.

et toutes parties, pièces supplémentaires, pièces de rechange, tous mécanismes, outils et appareils s'y rattachant ou employés concurremment, présentement annexés à ladite machine ainsi désignée ou qui seront délivrés en même temps qu'elle, ou qui, à toute époque, pourront être obtenues dudit locateur, ou être ajoutés à ladite machine avec le consentement du locateur, la machine entière ou les machines entières, les parties, pièces supplémentaires, pièces de rechange, mécanismes, appareils et outils détenus par le locataire en vertu des présentes, actuellement délivrés ou à être délivrés au locataire ou déjà en sa possession, sont ci-après mentionnés comme étant " ladite machine " et assujettis aux conditions ci-après énoncées.

Tous ceux qui ont quelque souci de la liberté du commerce réclament cette législation, et le projet de loi a pour objet d'assimiler à une contravention la conclusion de tout contrat exclusif comme celui-là.

M. BERGERON : Je demanderai à mon honorable ami (M. Gervais) si cette loi affectera les affaires pendantes.

M. GERVAIS : Bien sûr que non.

M. BERGERON : Je sais que les tribunaux ont été saisis d'une affaire de ce genre.

M. GERVAIS : Il y a eu dans le district de Québec l'affaire de la " United Shoe Machinery Company " contre Brunet, qui fut décidée contre la compagnie. Elle a été portée devant la cour d'appel qui confirmera sans doute la sentence du tribunal de première instance.

C'est un crime que de permettre la conclusion d'un tel contrat, et le pays qui tolère cela est mûr pour la servitude commerciale et industrielle.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la première fois.)

## INFORMATIONS RELATIVES A CERTAINES SOMMES PAYEES A LA MAISON LAMONTAGNE ET AU " SOLEIL."

Sir WILFRID LAURIER : En réponse à une question de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) qui voulait savoir quelles sommes ont été payées à la maison Lamontagne (limitée) et au journal " Le Soleil ", j'ai donné tous les renseignements demandés, à l'exception toutefois de ceux qui concernaient le ministère des Chemins de fer et des Canaux, qui ne m'avaient

pas encore été fournis. Je les ai maintenant, et les voici :

Du 1er janvier 1906 au 1er février 1907, le ministère des Chemins de fer et des Canaux a payé $43.56 à la maison Lamontagne (limitée).

Du 1er janvier 1906 au 1er février 1907, le ministère des Chemins de fer et des Canaux a payé au "Soleil" la somme de $3,203.12.

## QUESTION RELATIVE A L'ADJUDICATION DES TRAVAUX DU TRANSCONTINENTAL.

M. BERGERON : J'aimerais demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) s'il est bien vrai que son ministère a signé des contrats relativement à la construction de 457 milles du Transcontinental, attendu qu'un journal de ce matin, "Le Canada," affirme qu'il a été fait cinq adjudications de travaux, dont trois à la compagnie de construction du Grand-Tronc-Pacifique, une à J. T. Davis, et une autre à la maison Lyons et White, d'Ottawa. Le journal dit que les contrats sont signés, que l'entreprise des travaux a été adjugée aux plus bas soumissionnaires au prix de $13,000 par mille, ce qui signifie que le prix de revient du chemin sera d'environ $30,000 le mille ; il donne aussi des détails relativement aux endroits où chaque section commence et finit. J'aimerais savoir de l'honorable ministre s'il est vrai que ces contrats sont signés et que le Parlement n'en a été informé que par l'édition de ce matin d'un journal de Montréal.

L'hon. M. EMMERSON : Aucune de ces sections n'a été donnée à l'entreprise.

M. BERGERON : Ainsi, cet article est erroné ?

L'hon. M. EMMERSON : Il n'y a rien de décidé.

## MOTION D'ORDRE.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai dit hier que le Gouvernement mettrait aujourd'hui, à l'étude le bill du Travail, mais eu égard à la réunion prochaine de l'association de tir du Canada, j'invite la Chambre à passer immédiatement au numéro de l'ordre du jour demandant que la Chambre siège en comité des subsides, afin de permettre à l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) de faire les observations qu'il désire. Après cela, je lui demanderai de retirer sa motion pour que la Chambre revienne à l'ordre indiqué hier.

## QUESTION RELATIVE AUX AGISSEMENTS DE M. T. W. R. PRESTON.

M. H. LENNOX : Monsieur l'Orateur, j'appelle l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) sur une affaire concernant M. T. W. R. Preston, qui est censé avoir publié un écrit dans le "London Express". Une question relative à cet incident avait été posée au ministre le 14 février courant. En réponse à l'accusation que M. Preston favorisait l'Afrique australe aux dépens du Canada, le ministre a dit que cette affaire lui avait été signalée, mais qu'avant de rien décider, le Gouvernement attendrait d'avoir reçu le journal contenant l'écrit en question.

Je dois dire que j'ai pris des renseignements aux salles de lecture de la Chambre des communes et du Sénat, ainsi qu'à la bibliothèque, et qu'on m'a répondu qu'on n'y recevait pas le "London Express". Si le ministre ne s'est pas arrangé pour recevoir ce journal et s'il se contente de l'attendre, nous n'aurons guère de renseignements.

M. L'ORATEUR : L'honorable député pose-t-il une question ?

M. LENNOX : Je demande au ministre s'il a décidé quelque chose.

L'hon. M. OLIVER : Comme M. Preston ne relève pas du ministère de l'Intérieur, je n'ai rien fait.

M. URIAH WILSON : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire vous informer qu'il m'a été adressé deux journaux. . . .

M. L'ORATEUR : Le règlement ne permet pas à l'honorable député de prendre la parole en ce moment. . . .

M. WILSON : J'attendrai que l'on invite la Chambre à siéger en comité des subsides.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. WILSON : Je tiens à faire savoir qu'il m'a été adressé deux journaux de Birmingham, où sont publiées ces lettres de M. Preston, et elles justifient pleinement les remarques du "Star", de Montréal, reprochant à M. Preston de dire que le Sud-Africain offre de très grands avantages aux immigrants que nous désirons attirer au Canada. Il n'est pas juste de garder à notre emploi un fonctionnaire au traitement annuel de $3,600, plus ses frais de déplacement, qui invite les émigrants à aller dans l'Afrique australe au lieu d'aller s'établir au Canada. Si j'avais été prévenu que cette question devait venir sur le tapis aujourd'hui, j'aurais apporté ces lettres ; mais si le premier ministre a quelque doute relativement à leur nature, je les lui ferai tenir et il pourra les lire.

Le Gouvernement devrait mettre ordre à cela. Le premier ministre dit que son ami, M. Preston, lui inspire beaucoup de confiance, mais il peut être certain qu'il en a une meilleure opinion que ceux qui le connaissent bien. Pour ma part, je le connais depuis 1892, alors qu'il vint dans la localité que j'habite prendre part à une élection partielle à laquelle j'étais candidat.

Il adressa la parole à la classe dominicale de l'église que je fréquente et fit un très joli discours, mais on l'accusa d'avoir groupé ses meneurs pour les mettre ensuite à l'œuvre le jour du Seigneur. On sait aussi le rôle que joua M. Preston à d'autres élections, notamment dans Elgin-ouest. Le ministre de la Justice fut témoin de la confession que fit le candidat libéral à cette élection, dont M. Preston avait la direction. Cette déclaration portait, si je me rappelle bien, qu'un grand nombre d'individus avaient été envoyés dans le comté dans le but de se substituer à des électeurs, et que d'autres, qui étaient censés aller remplir la charge de présidents du scrutin, se substituèrent à des électeurs et se parjurèrent ; elle portait aussi qu'il y avait de graves raisons de croire que les boîtes du scrutin n'avaient pas été respectées après l'élection.

A mon sens, s'il est un fonctionnaire public qui mérite d'être destitué, c'est bien M. Preston. A la dernière session, lors de l'enquête sur les opérations de la "North Atlantic Trading Company", M. Preston nia avoir aucun rapport avec cette compagnie, mais nous avons vu un autre fonctionnaire du Gouvernement, M. Jury, déclarer qu'il avait connu M. Preston au Canada au moins vingt ans auparavant et avait pratiqué la corruption électorale sous sa direction, qu'il avait été en rapport avec lui depuis qu'il occupait la charge de commissaire de l'immigration; or, ce M. Jury n'hésita pas à affirmer qu'il ne croirait pas à la parole donnée par M. Preston sous la foi du serment.

Je ne vois pas quelle raison le Gouvernement peut avoir pour maintenir ces deux personnages dans leur emploi. Il me semble que l'on devrait destituer l'un ou l'autre, ou que les deux devraient disparaître. Mais loin de destituer M. Preston, on lui a accordé une augmentation d'appointements de $600 par année, et M. Jury a conservé son emploi.

Je tiens M. Jury pour un de nos plus habiles agents d'immigration en Grande-Bretagne. Bien qu'il soit venu pratiquer ses menées contre moi dans mon comté, je ne lui en veux pas ; du reste, je ne le connais que fort peu. Néanmoins, j'estime que les représentants du Canada, que ceux qui, comme M. Preston, occupent une haute position officielle, devraient être des hommes dont la réputation soit au-dessus de tout soupçon.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Peu m'importe le ministre de qui relève cette affaire ; ce qui me préoccupe, c'est l'attitude que le Gouvernement compte prendre à l'égard de M. Preston.

Le 14 février, certaines questions étaient inscrites au feuilleton, qui ne s'adressaient à aucun ministre en particulier, mais auxquelles le ministre de l'Intérieur répondit, et c'est là la raison qui me fait m'adresser à lui pour obtenir de nouveaux renseignements. Je demandais alors si le Gouvernement savait que M. Preston conseillait aux gens, dans les colonnes du "London Express", d'émigrer au Sud-Africain plutôt qu'au Canada ; et le ministre de l'Intérieur me répondit :

L'attention du Gouvernement a été attirée sur la dépêche en question vendredi soir dernier, au cours de la discussion sur le budget. Le Gouvernement attend l'arrivée du journal qui a publié la prétendue lettre.

Le ministre de l'Intérieur ayant jugé à propos de répondre à cette question, et comme il a été dit que la Chambre des communes ne reçoit pas le "London Express", nous avons certainement raison de lui demander quelles mesures il a prises. Je demande aussi au premier ministre de nous dire quelles mesures prend le Gouvernement pour mettre la Chambre au fait de l'état réel de cette importante affaire. Voici un représentant accrédité du Canada...

M. TAYLOR : Discrédité.

M. LENNOX : Accrédité en ce que le Gouvernement a approuvé sans réserve tout ce qu'a fait M. Preston ; et voici que notre représentant est accusé de faire de la réclame au Sud-Africain aux dépens du Canada. Jusqu'à présent, je n'hésite pas à l'affirmer, ni le ministre de l'Intérieur ni aucun de ses collègues n'ont rien tenté dans le but de s'assurer des faits. Le devoir incombe assurément au Gouvernement de faire des investigations, et si M. Preston s'est vraiment rendu coupable de la conduite qu'on lui attribue, il devrait être destitué sur-le-champ.

L'hon. M. OLIVER : L'honorable député m'a demandé si j'avais pris les moyens de me procurer un exemplaire du "London Express", et je lui ai répondu que non, vu que M. Preston ne relève pas du ministère dont j'ai la direction. J'imagine que le ministre dont relève M. Preston a pris les mesures nécessaires pour se renseigner sur ce qu'a publié le "London Express" ; rien ne justifie l'honorable député (M. Lennox) de supposer autre chose.

M. LENNOX : Le ministre de l'Intérieur a dit que le Gouvernement attendait l'arrivée des journaux contenant les lettres attribuées à M. Preston. D'après ce que je puis voir, il attendra longtemps.

M. R. L. BORDEN : J'ajouterai que nous demandons des renseignements et non des suppositions. Quand c'est le ministre de l'Intérieur qui est chargé de répondre au nom du Gouvernement, il doit être en état de répondre aux questions que nous lui posons. S'il ne sait pas ce que le Gouvernement a fait, vu que le ministre dont relève M. Preston ne siège pas ici, un autre membre du cabinet devrait se trouver en mesure de nous renseigner. Voici près de

deux semaines que cette affaire fut signalée à l'attention du Gouvernement. Comme on l'a fait observer dans le temps, les dépêches publiées par les journaux sont assez sérieuses. Il ne me paraît pas convenable qu'un fonctionnaire public émargeant au budget juqu'à concurrence de $3,600 par année passe son temps à conseiller aux Anglais désirant émigrer d'aller s'établir ailleurs qu'au Canada. Voilà l'objet de la protestation, la raison de la question qui fut posée ; et la seule réponse que nous ayons obtenue, c'est que, le 14 février d'abord, le Gouvernement a dit attendre l'arrivée d'un journal, et, en second lieu, après qu'on eut fait remarquer que le journal n'était pas arrivé et n'arriverait ni à la Chambre des communes ni au Sénat, le ministre de l'Intérieur nous demande de supposer que le Gouvernement a fait ce qu'il devait faire. C'est sur ce point que nous demandons un renseignement précis et non une supposition.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, lorsque le 14 février, la Chambre fut saisie de cette question, l'honorable ministre de l'Intérieur a dit que nous attendions l'arrivée du journal où furent publiées les lettres attribuées à M. Preston, et, parlant au nom du Gouvernement, il ajouta que nous avions été informés de l'incident. Je suis convaincu qu'à cette date-là le ministre de l'Intérieur, le ministre du Commerce et même tous les membres de la Chambre croyaient que l'on recevait ce journal à la salle de lecture et que les lettres en question seraient reproduites par d'autres journaux anglais. Maintenant que j'apprends que l'on ne peut se procurer ce journal au Canada, j'en informerai sans retard le ministre du Commerce, et si nous n'avons pas le journal en question, nous nous le procurerons, car nous avons tout intérêt à savoir si M. Preston a réellement publié les écrits qu'on lui reproche.

## INTERPELLATION SUR LE FUSIL ROSS.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Monsieur l'Orateur, je profite de cette occasion pour exposer à la Chambre et au pays certains faits ayant trait au fusil Ross et les qualités de cette arme. Et je le fais parce qu'il est pour ainsi dire impossible de jeter les yeux sur un journal sans y lire des commentaires désobligeants sur ce fusil. Je n'ignore pas que les auteurs de ces critiques sont généralement bien intentionnés. Tous ceux qui aiment leur pays désirent que notre milice soit pourvue de l'arme la plus perfectionnée qu'il soit possible de se procurer et que nos soldats aient entre les mains un fusil sur lequel ils croient pouvoir compter. Pour moi, cette question offre un double intérêt, puisque je fis partie de la commission qui fut chargée de faire l'examen du fusil Ross et que j'appartiens à la milice du Canada.

Inutile d'insister sur la nécessité de donner à la milice une arme qui lui inspire pleine confiance ; je n'ai pas même besoin de parler du tout de la milice, car ce sujet n'est pas en discussion aujourd'hui.

La composition de la commission a donné lieu à certains commentaires. Je puis dire qu'elle se composait des personnes suivantes : le général Otter, le colonel Gibson, de Hamilton, le lieutenant-colonel Anderson, tireur bien connu, le major Gaudet, de la cartoucherie de Québec, spécialiste du collège militaire royal, et moi-même. A ses débuts, la commission était formée de ces cinq personnes, dont je n'ai pas à rappeler ici la compétence. Trois d'entre nous comptent quarante années de service dans la milice, et je puis dire sans forfanterie que nous nous intéressons au tir et que nous sommes au fait de la question ; le colonel Anderson fait partie de la milice depuis trente ans, et jouit d'une réputation bien méritée parmi les militaires. Le major Gaudet est très entendu dans sa spécialité, et bien que jeune encore, il possède l'entière confiance du public.

Sans s'en tenir aux connaissances générales que nous pouvions avoir des qualités nécessaires à un fusil destiné à notre milice, je suis convaincu que tous les membres de la commission, en apprenant leur nomination, ont complété leurs études avant la réunion de la commission afin de pouvoir se prononcer plus sûrement sur les qualités et les défauts du fusil Ross. Pour ma part, j'ai consacré des semaines à l'étude de cette question ; j'ai fait un voyage aux Etats-Unis et, à l'arsenal de Springfield, j'ai surveillé la fabrication des fusils depuis le premier procédé jusqu'au dernier. J'ai aussi visité la fabrique d'armes de Rock-Island, sur les bords du Mississippi, celle de Hartford, et j'ai surveillé attentivement les diverses étapes de la fabrication. J'ai assisté aux essais, et bien que l'avis du premier venu, d'un journaliste ou d'un tireur ait son importance, permettez-moi de dire en connaissance de cause que l'opinion de celui qui a passé dix minutes dans une fabrique d'armes, qui a surveillé la fabrication d'un fusil et assisté aux essais qu'on en fait, est dix fois plus précieuse.

Il existe certains préjugés à l'égard des fusils. Quelques-uns d'entre nous sont assez âgés pour se rappeler l'ancien fusil se chargeant par le canon, le Enfield ; quand il s'est agi de le remplacer par le Snider-Enfield, on entendait dire partout que les miliciens préféraient l'ancien fusil se chargeant par le canon, qu'ils n'étaient pas habitués au nouveau et craignaient continuellement que la culasse ne cédât. Les premiers Snider-Enfield étaient en effet sujets à cet accident, mais le défaut fut bientôt corrigé.

M. WILLIAM ROCHE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? Parmi les membres de la commission se trouvait-il quelque mécanicien pratique ?

M. SAM. HUGHES : Non, pas de mécanicien pratique. M. le major Gaudet est assurément très entendu aux choses qui concernent la cartoucherie de Québec, mais non à la fabrication des fusils. N'importe, je reviendrai sur ce sujet un peu plus tard.

La plupart d'entre nous se rappellent les protestations qui se firent entendre lorsque le Martini fut substitué au Snider-Enfield. Quelques années plus tard, lorsque le Lee-Enfield fit son apparition et prit la place du Martini, les protestations se renouvelèrent ici et en Angleterre. Permettez-moi de rappeler un incident. Nombre de députés n'ont pas oublié qu'en 1885, quand nos soldats se dirigeaient vers le Nord-Ouest, l'honorable M. Edward Blake reprochait ici même au Gouvernement d'avoir permis que le Queen's Own et tous les autres régiments fussent partis pour le Nord-Ouest munis d'une arme aussi démodée que le Snider-Enfield. Nos miliciens firent la campagne avec ce fusil, et, sans vouloir médire en aucune façon des armes fabriquées depuis lors, je dois faire observer que pour le tir jusqu'à six cents verges, le Snider-Enfield est le meilleur fusil que jamais soldat eut entre les mains. Le mécontentement se manifesta par tout le pays; pour l'apaiser, des concours de tir furent organisés partout entre le Snider-Enfield et le fusil dont, au dire de M. Blake, les rebelles étaient armés, c'est-à-dire le Winchester. A chaque concours, les tireurs munis du Winchester firent de leur mieux, mais la supériorité du Snider-Enfield fut établie à l'évidence. Ceci eut pour effet de gagner la confiance de nos soldats à l'arme dont ils étaient munis. Je n'ai relevé cet incident que dans le seul but de faire voir ce dont le préjugé est suceptible.

Je le répète, lorsque le Lee-Enfield prit la place du Martini, ce fut une protestation générale. Le Lee-Enfield portait à gauche, tandis que le Martini portait à droite. Combien de tireurs sont en mesure de dire en quel sens leur fusil est rayé ? De leur nombre, il n'y en a pas cinq pour cent qui puissent dire en quel sens le Lee-Enfield et le Martini sont rayés, et il suffit que l'un soit rayé de droite à gauche et l'autre de gauche à droite, pour qu'à mille verges de distance il s'accuse dans le tir de ces deux fusils un écart d'environ quatre pieds. C'est cet écart que nos soldats ne pouvaient pas s'expliquer.

Lorsque le fusil Ross fut adopté, on s'attendait naturellement à le voir en butte aux préjugés. Inévitablement, on devait le critiquer, et cela pour diverses raisons que j'exposerai un peu plus tard. Mais cette opposition n'avait rien d'inaccoutumé. Lorsque les troupes impériales adoptèrent le Martini-Henry à la place du Lee-Enfield, l'opinion se souleva tellement, que l'on alla jusqu'à écrire des pièces théâtrales pour tourner le changement en ridicule. Il y a quelques semaines, une de ces pièces se jouait à Ottawa même. Une scène se passe dans une petite ville de quelque colonie de l'empire, où la troupe de garnison a ses quartiers généraux et se tient sous les armes dans la crainte d'un soulèvement des indigènes. Le gouverneur a télégraphie à quelque fort voisin pour demander du renfort, mais dans son état d'agitation, il a oublié de prévenir l'officier commandant de ce qu'il a fait et de l'arrivée des troupes de renfort. Aussi dès que celles-ci font leur apparition, on leur fait feu dessus, et le commandant s'empresse de publier que les rebelles ont livré un assaut, mais que ses soldats en ont tué des milliers. Quelques instants plus tard, quand le malentendu se trouve expliqué et que les troupes de renfort ont fait leur entrée dans la ville, c'est aux satanés nouveaux fusils que le commandant s'en prend pour expliquer que ses soldats n'ont pas exterminé ceux qui s'étaient portés au secours de la place. Les spectateurs, pensant voir en cela une allusion au fusil Ross, ce fut parmi eux un vaste éclat de rire ; mais ils firent une singulière grimace quand ils constatèrent qu'il ne s'agissait pas du fusil Ross, mais bien du Lee-Enfield, successeur du Martini-Henry, qui, à l'époque où la pièce avait été écrite, était critiqué et tourné en ridicule tout comme l'est aujourd'hui le fusil Ross.

Un autre incident s'est produit sur le champ de tir d'Ottawa, que l'on a exploité contre le fusil Ross. Membre de la commission et m'intéressant à tout ce qui concerne le tir, je tins à essayer moi-même chaque mire. Le représentant de la compagnie Ross arrivait là avec une mire nouvelle, une mire qui n'était graduée ni pour cinq cents ni pour mille verges ; elle ne l'était pas du tout. Le tireur n'avait qu'à régler le cran de mire de façon à apercevoir la cible et à trouver ensuite la portée du tir. De même qu'une demi-douzaine de tireurs, beaucoup plus habiles que moi qui firent l'essai de cette mire—de ce nombre se trouvait le major Davidson, de Québec, un des plus brillants tireurs des concours de Bisley—il me fallut un certain temps pour apercevoir la mire. Nous faisions l'essai du fusil dans le seul but de savoir comment fonctionnerait la mire une fois la portée trouvée, mais on a exploité cet incident pour faire croire à la défectuosité de l'arme. Eh mais ! c'est avec le fusil Ross que furent obtenus certains des meilleurs résultats aux concours provinciaux du champ de tir de Winnipeg, aux concours de la gendarmerie du Nord-Ouest sur le champ de tir d'Ottawa et à Bisley, quand pas un seul tireur n'en connaissait les particulari-

tés et qu'il eût environ un an pour apprendre à le manier avec habileté.

Bien plus, il y a encore d'autres préjugés. Le seul fait d'inaugurer une semblable innovation et de choisir un autre fusil que celui qui a été adopté pour l'empire suffirait pour soulever bien des critiques. Bon nombre de gens se refuseront à admettre que le War Office ait été mal inspiré en refusant d'accepter le fusil Ross et en lui substituant une arme aussi archaïque que le fusil Lee-Enfield. Cependant, le Japon a refusé, il y a quinze ans, d'accepter le Lee-Enfield. Et parce que ce fusil a été adopté pour l'armée anglaise, beaucoup de gens, au Canada, sont convaincus que c'est là la seule arme dont on puisse armer nos troupes. Bien plus, à l'époque où ce fusil a été adopté, on commençait à permettre d'attacher aux hausses des anémomètres et des verniers. Plusieurs compagnies se formèrent pour fabriquer ces hausses, et le comité fut assiégé de demandes pour l'adoption de divers modèles. Et parce que le comité n'avait jamais été autorisé de mettre alors cette question à l'étude, et qu'on ne voulait ni adopter ni recommander aucune hausse en particulier, toutes sortes de remarques plus ou moins acerbes furent lancées contre le fusil Ross et contre les membres du comité. C'était le fusil Ross qui méritait tous les blâmes, bien que ce fusil fût complètement étranger à cette question des hausses. Je crois aussi que cette question resta toujours en suspens, jusqu'à ce qu'on ait eu l'occasion de délibérer sur le plus ou moins d'excellence des diverses hausses.

Je vais maintenant donner quelques renseignements, afin que tous ceux qui désirent être fixés à ce sujet puissent avoir l'occasion de l'être, soit en me prêtant l'oreille soit en consultant le "Hansard". Je commencerai par le Snyder-Enfield. Ce fusil avait un calibre de .577 pouces, un projectile de seulement .573, un canon de 39 pouces de longueur, et il pesait 9 livres et 1 once. La rayure du canon était à droite, et comme ce détail est très important pour le tir, j'insiste tout spécialement là-dessus. Le Martini-Henry avait un calibre de .45 pouces, soit beaucoup plus petit que l'autre. A l'origine, les premières balles de ce fusil étaient en plomb moins dur et n'avaient que .449 pouces de diamètre, c'est-à-dire plus petites, de 1-1000 de pouce, que le calibre du fusil. Mais on s'aperçut que cela ne pouvait pas marcher, car la vitesse initiale, plus rapide qu'avec l'ancien Snyder, avait pour effet de dépouiller le plomb de son enveloppe métallique. Aussi, substitua-t-on à la balle en plomb mou une nouvelle balle recouverte d'étain, et on lui donna un calibre de .45. Le Martini fut raccourci de 39 pouces à 32.2 pouces, et il pesait 9 livres. Les rayures du canon étaient à droite.

Vinrent ensuite le Lee-Enfield et le Lee-Metford, qui sont pour ainsi dire la même arme. Prenons tout d'abord le Lee-Metford, qui précéda l'autre. Le calibre de ce fusil était .303. La balle lancée par le Lee-Metford—et c'est là un point que pas une personne sur mille ne comprend—est d'un diamètre beaucoup plus fort que cela. Cette balle est en nickel rempli de plomb, et a .311 pouces de diamètre. J'attire là-dessus tout spécialement votre attention, car ce détail aura plus loin son importance.

Le canon du Lee-Medford fut raccourci à 30.19 pouces. A l'origine, ce fusil pesait 9 livres 8 onces, et d'autres changements réduisirent ce poids à 9 livres 4 onces. Je donne tous ces détails, parce que bon nombre de tireurs me les ont demandés. Les rayures du Lee-Metford sont de .0045 et cependant les pleins entre les rayures sont de .023. Il y avait en tout 7 rayures, et portant à gauche. Le Lee-Enfield a le même calibre, la même balle et la même longueur de canon. Il pèse 9 livres 4 onces, et a des rayures de .0065 de profondeur et des pleins de .0963 de largeur. Il n'y a que 5 rayures, et elles portent aussi à gauche.

Il y a quatre ou cinq ans, le gouvernement anglais a adopté ce que nous appelons le petit Lee-Enfield. Ce fusil a une rayure de .303 à la culasse et de .305 au bout du canon. Il lance une balle de .311. Le canon a 25.19 pouces, soit 5 pouces de moins que le long Lee-Enfield, et près de 3 pouces de moins que le fusil Ross. Son poids est de 8 livres et 2 onces ½. Les rayures sont de .005 et les pleins de .0936. Il y a en tout 5 rayures, portant à gauche.

Le fusil Ross a un calibre d'un peu moins de .303, peut-être environ .300. Il lance le même projectile que le Lee-Enfield. Je ferai remarquer ici que le Springfield, en usage aux Etats-Unis, est fabriqué pour que les projectiles anglais puissent au besoin s'y adapter. La chambre du nouveau fusil Springfield peut recevoir le projectile du Lee-Enfield aussi bien que le projectile américain, bien que le calibre de ce fusil ne soit que de .003. Le fusil Ross lance le projectile .311. Le canon a une longueur de 28.2 pouces. Le poids est d'un peu plus de 8 livres, c'est-à-dire à peu près la même chose que celui du petit Lee-Enfield. Les rayures ont .055 de profondeur et la largeur des pleins est de .078 pouces. Il n'y a que 4 rayures, portant à droite. Le canon du Springfield n'a que 24 pouces de longueur. Je me contenterai ici d'énumérer les avantages du fusil à petit calibre ou fusil à répétition sans entrer dans d'autres détails. Ces avantages sont les suivants : 1. Le projectile étant moins lourd, on peut tirer plus rapidement qu'avec le fusil de gros calibre ; 2. La trajectoire porte plus à plat, c'est-à-dire plus bas, le projectile est plus fort et sa force explosive plus considérable ; 3. Le projectile porte plus loin et a plus de pénétration ; alors que le Snyder porte à 600 verges, on peut aller jus-

qu'à 1,800 verges avec le Lee-Enfield. Il faut ajouter, cependant, que le Snyder, jusqu'à 600 verges, est bien l'arme la plus effective que nous ayons eue ; 4. Il y a moins de recul avec la poudre sans fumée et le petit projectile, ce qui est très important pour les jeunes tireurs ; 5. Ce fusil est moins lourd et d'un maniement plus facile ; 6. Enfin, et c'est là son grand mérite, c'est une arme bien plus "humaine", pour ainsi dire, que les autres.

M. WM ROCHE : Quel est l'effet, sur le canon, et pour ces divers fusils, du nombre de coups tirés ?

M. SAM. HUGHES : Le fusil Snyder lance un projectile de plomb, et c'est le même projectile pour le Martini. Naturellement, ces projectiles n'usent pas un canon de fusil aussi vite que pourrait le faire un projectile à chemise de nickel ou de cuivre pour un fusil petit calibre. Le Lee-Enfield ne vaut plus grand chose quand on a tiré de 3,000 à 5,000 coups, tandis qu'avec le fusil Ross on peut tirer jusqu'à 8,000 et 10,000 coups sans usure apparente. Je remercie mon honorable ami de m'avoir fait penser à cela, en me posant sa question. On n'a qu'à consulter le rapport officiel pour constater que ce que je viens de dire au sujet du fusil Ross est la vérité.

Je vais faire maintenant l'historique du Lee-Enfield, et je me servirai, pour cela, du manuel officiel publié en 1904 par le War Office. Ce manuel constitue une histoire complète, à venir jusqu'à ce jour, des armes portatives de toutes les nations se servant d'armes à feu.

M. MACPHERSON : Peut-il arriver que la balle du Lee-Enfield glisse en dehors de son enveloppe métallique ?

M. SAM. HUGHES : Cela arrive fort souvent. Comme on sait, le projectile employé pour ces fusils a une surface très dure—cuivre ou nickel—le centre seul étant en plomb. Cette surface est fermée à l'extrémité conique, mais le plomb reste exposé à l'autre bout. Au moment où la balle sort de la bouche, il arrive souvent que, vu le peu de consistance de l'extrémité conique, la masse du plomb passe au travers; et alors le second projectile que l'on s'avise de tirer, rencontrant l'obstacle formé par ce qui reste de l'enveloppe métallique du premier, fait éclater le canon du fusil. J'ai déjà vu moi-même cet accident arriver une douzaine de fois, et il suffit d'aller visiter le premier arsenal venu pour constater la même chose. Je ne dis pas que cet accident ne soit jamais arrivé avec le fusil Ross, mais du moins, quant à moi, je n'en ai jamais entendu parler. En d'autres termes, je n'ai jamais été témoin d'un seul cas où la balle du fusil Ross ait fait éclater le canon. Je ne crois pas, non plus, que cela se soit jamais produit au Canada, car si cela était arrivé on aurait sûrement crié la chose sur tous les toits du pays. Pas un seul fusil Ross n'a éclaté pour une semblable cause.



Voici toute l'histoire du fusil Lee-Enfield. OTn lit ce qui suit à la page 26 du Manuel Officiel :

En février 1883 une commission fut constituée pour s'occuper d'un nouveau fusil à un seul coup, qui était une modification du Martini-Henri. Cette commission était aussi chargée de s'enquérir s'il serait désirable, ou non, d'adopter un fusil à répétition pour les armées de terre ou de mer, ou les deux, et quel serait le meilleur modèle qu'on pourrait proposer.

A la page 27 :

A la suite des divers essais, le comité recommanda, en juin 1887, d'adopter le fusil petit calibre, et en janvier 1888...

Veuillez prendre note de ces dates, car la chose ne manquera pas d'offrir de l'intérêt à ceux qui trouvent à redire au modèle II du fusil Ross, et je veux vous montrer que le modèle de ce fusil anglais a été adopté presque dans le même temps.

... en janvier 1888, un modèle de fusil du calibre :303, d'après le système Metford, et avec le verrou et le magasin amélioré du fusil Lee, fut accepté comme type des 350 fusils qu'on voulait distribuer aux troupes, par tout l'empire britannique pour des épreuves qu'on voulait concluantes. Ces fusils furent distribués en juillet et août 1888, et les rapports reçus dans la suite furent parfaitement satisfaisants... Après que quelques changements d'ordre secondaire eurent été faits, et en réponse aux avis qui avaient été émis, le fusil fut définitivement adopté en décembre 1888, sous le nom de fusil à répétition Lee-Metford, modèle I. et on en commença immédiatement la fabrication. Un peu plus tard, ce fusil, ayant subi de nouveaux changements, devint le modèle I.*, dont le brevet fut scellé le 19 janvier 1892.

Nous avons là déjà quatre changements.

En juillet 1890, une commission fut instituée au War Office pour étudier et discuter les rapports reçus de diverses sources sur le modèle I. et pour soumettre les changements d'ordre secondaire qui, d'après ces rapports, pourraient être considérés nécessaires... Le résultat de ces délibérations fut la production du modèle II. avec un magasin contenant dix cartouches et deux colonnes, un verrou très simplifié, et plusieurs améliorations secondaires. Ce modèle, après que les troupes en eurent fait plusieurs essais concluants, fut finalement approuvé en décembre 1891. Ce fusil fut à son tour suivi, en 1895, par le modèle II*. semblable au modèle II. mais muni d'un cran de sûreté à l'arrière du verrou, soit avec chien relevé ou abaissé. En novembre 1895, le fusil Lee-Enfield fut introduit. Ce fusil est identique sous tous rapports au modèle Lee-Metford II.* à l'exception de la rayure et de la hausse.

Cela se trouve à la page 28. A la page 29, nous lisons :

L'expérience démontra que l'érosion produite par la poudre cordite usait en un temps relativement court le fusil Metford à rayures peu profondes et à cloisons étroites.

Je puis dire, en passant, que 1,000 décharges de cordite firent perdre pour ainsi dire toute précision au fusil Lee-Enfield.

De là vient l'adoption de l'enfield à 5 rayures, dont les fonds sont concentriques avec le canon. La profondeur est d'environ :002 de pouce de plus que les rayures Metford, et la largeur des cloisons est portées de :023 pouces à 0936 pouces. Le modèle I.* Lee-Enfield ne diffère du précédent qu'en deux choses: il n'y a pas de baguette, et la rayure du bout est différente.

En janvier 1900, une commission fut instituée pour faire rapport au sujet de choses se rapportant aux armes portatives. En 1901, cette commission recommanda la distribution aux troupes de 1000 petits fusils Lee-Enfield, à titre d'essai. Cette distribution se fit en juin 1902, et ces fusils étaient de cinq pouces plus courts que le fusil Lee-Enfield et pouvaient servir pour la cavalerie et l'infanterie.

A la page 66, on lit au sujet du fusil Lee-Enfield :

Le modèle Lee-Metford fut le premier fusil à répétition adopté dans l'armée britannique. Ce modèle fut ensuite converti en celui portant la désignation I.*, approuvé le 19 janvier 1892. Puis vint le modèle II Lee-Metford, approuvé le 30 avril 1892. Il y a plusieurs différence de détails entre ces deux fusils, et on trouvera tout cela à l'appendice, tableau 5.

Je parlerai dans un instant de cet appendice. Le rapport continue ainsi qu'il suit :

Le modèle II.* Lee-Metford fut ensuite approuvé le 22 avril 1895. Ce modèle diffère du précédent en ce qu'on a ajouté un cran de sûreté au verrou. Le modèle I. Lee-Enfield, approuvé le 11 novembre 1895, remplacera le modèle II* Lee-Metford, et il en diffère par ses rayures Enfield au lieu de rayures Metford, et aussi parce que la mire se trouve sur le côté. Le modèle I*. Lee-Enfield diffère du modèle I. en ce qu'il n'y a pas de baguette de nettoyage, la rainure à baguette et l'écrou du bout ainsi que le trou à baguette dans l'embouchoir ayant été supprimés.

Eh bien, monsieur l'Orateur, je vois que certains critiques écrivant dans les journaux ont trouvé beaucoup à redire par ce qu'on a jugé à propos de faire une distribution du modèle II du fusil Ross. Je viens de vous lire, dans le Manuel Officiel du gouvernement britannique les changements qui ont été apportés aux fusils Lee-Enfield et Lee-Metford. Je vais énumérer tout cela de nouveau. Le fusil Lee-Metford fut distribué en janvier 1888, et le modèle I Lee-Metford en décembre 1888. Voilà deux changements. Le troisième changement eut lieu, en décembre 1891, pour le modèle II Lee-Metford. Le quatrième changement fut le modèle I* Lee-Metford qui fut adopté en janvier 1892. Le cinquième fut un autre Lee-Metford, modèle I ; le sixième, le modèle II Lee-Metford ; le septième, le modèle I Lee-Enfield 1895 ; le huitième, le modèle I* Lee-Enfield ; et enfin le neuvième changement se fit quand on adopta le petit fusil Lee-Enfield, dont il y eut trois distributions distinctes, en 1901, en 1902, et finalement en 1903.

Voilà donc là neuf changements coup sur coup dans les fusils Lee-Enfield et Lee-Metford, avec divers autres changements d'ordre secondaire, depuis que ces fusils ont été adoptés dans l'armée britannique.

On nous parle des changements qu'a dû subir le fusil Ross. Je vais vous énumérer quelques-uns des changements qu'on a apportés en quatre mois à ces fusils anglais, et je ne demande à personne de me croire sur parole.

Les pages 314 et 315 de ce manuel énumèrent au delà d'une rentaine de ces changements. On ne pourrait pas même dire que le fusil Ross a dû passer par cinq ou six modifications importantes, depuis son adoption, et cependant voici l'énumération d'une centaine de changements dans les fusils anglais, et la plupart de ces changements sont plus importants qu'aucun de ceux qu'on pourrait nous citer pour le fusil Ross. Nous avons ici, à la page 314 de ce manuel, les changements suivants, opérés du modèle I* Lee-Metford au modèle II :

Canon—légère diminution du diamètre extérieur, excepté au bout de la culasse et à la bouche.

Monture—Modifiée pour magasin à dix cartouches. Rainures bi-latérales, afin de faciliter le glissement des cartouches. Epaulements à évidements circulaires pour faciliter l'ouverture du fusil après le coup de feu. Rayure de came plus grande afin de rendre plus forte la résistance du bouton du verrou. Simplification de la douille, du tampon-masque et de l'extrémité du canon, afin d'abaisser le prix de revient. Filet de vis, pour le bout de la baguette, non coupé. Suppression du trou pour vis à ressort tampon.

Verrou—Extrémité de face du cylindre vissée intérieurement avec filêt de vis tournant à droite pour tête du verrou. Boutons de mortaise modifiés, et sous la fente à l'arrière, et rainure circonférentielle creusée au bout du verrou pour maintenir en place le recouvrement. Cames modifiées et creusées plus profondément. Vis-arrêtoir un dixième de pouce plus longue et un cinquième de pouce plus large. Epaulement de vis-arrêtoir et de mortaise à évidements circulaires de un dixième. Trous de vis de l'auget et de recouvrement de verrou supprimés.

Auget—fabriqué en fer solide sans queue d'aronde. Tenon vissé extérieurement et fileté à droite, pour pénétrer dans le verrou. Fente du tenon pour vis de l'augent supprimée.

Tête mobile—Faite d'un morceau solide de fer à canon, sans queue d'aronde. Tenon vissé extérieurement avec filet à droite, pour pénétrer dans la pièce. Mortaise dans le tenon pour vis de tête mobile supprimée.

On parle ensuite du recouvrement de la tête mobile, et on entre dans une foule de détails se rapportant à toutes sortes de choses. Puis il est question plus loin de la plaque de couche, de la boîte de la crosse, de la grenadière, de l'embouchoir, de la culasse mobile, et de diverses autres choses. Puis on parle de l'extracteur, modifié pour

chambre de 10 cartouches, légèrement aminci avec projection, et disposé pour exercer une pression vers le haut et à rester en place quand il est fermé. Les trous pour ressort de l'auget sont supprimés. On parle encore du poutet, de la baguette, de la hausse-cadran et ainsi de suite. A propos de la détente de la gachette, qui se rattache à la culasse mobile, et qui est une partie si importante du fusil, on dit :

Ressort entièrement libre sur les côtés et à la tête, avec jointure d'un gond à l'extrémité de la gachette.

Puis on parle du battant de la grenadière, du battant de sous-garde, du quillon et ainsi de suite.

Cependant, quand on lit le rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, quelles objections voyons-nous? Pour la première fois de ma vie j'ai eu honte, pour la police à cheval du Nord-Ouest, à la pensée qu'il ne s'était pas trouvé là un seul armurier pour s'apercevoir que les défauts dont on se plaignait étaient d'ordre tout à fait secondaire. Les rapports sont que les battants de la grenadière et de la sous-garde sont un peu lâches, et que la cartouche pénètre trop loin. Voyez le rapport de la police à cheval du Nord-Ouest, et voyez aussi les instructions envoyées par le commissaire aux divers escadrons pour faire discontinuer les exercices de tir. Je viens demander au très honorable premier ministre de chercher à savoir en vertu de quelle autorité le commissaire de la police à cheval a osé donner de semblables instructions à ses hommes, ou de publier un rapport contre ce fusil, ou encore de venir dire que l'opposition à ce fusil devra continuer, quand nous voyons l'un des officiers affirmer que, pour sa part, il est persuadé que le fusil Ross a été une grande amélioration sur les autres fusils. Ce rapport, ainsi que j'ai pu le découvrir, est l'œuvre de quelqu'un attaché au bureau du commissaire. Le rapport que je viens de citer parle ensuite d'un autre changement :

Changements dans les articulations à charnière du pontet, afin de faciliter le maniement si le fusil s'obstrue.

C'est là le fusil anglais, et cependant nous voyons que le fusil Ross est condamné parce qu'il en est quelques-uns qui se sont obstrués. Nous voyons qu'ils ont approuvé le fusil anglais, bien que ce fusil se soit aussi obstrué. Eh bien, je vais me rendre sur le champ de tir ; je vais prendre ce fusil et le tirer, et je consens à l'avaler si ce fusil ne s'obstrue pas. Un tir rapide suffit pour obstruer n'importe quel fusil. Si on emploie une cartouche pas très dure, et s'il y a de la poussière dans le canon, il ne restera pas de place pour l'expansion de la cartouche et il peut alors s'ensuivre de l'obstruction. J'ai vu le fusil Lee-Enfield rempli de poussière. Le fusil Ross a une rapidité de tir d'au moins



la moitié plus grande que le fusil Lee-Enfield, et naturellement il s'échappe plus vite et s'obstrue aussi plus vite. Un autre point, à ce sujet, c'est celui-ci : avant que le fusil Ross fut adopté, je n'hésite pas à dire, et on en a la preuve par le rapport du comité, qu'on fit alors remarquer à sir Charles Ross que sa cartouche était trop serrée dans le canon.

Pour le fusil anglais, on donne à la cartouche, dans la culasse, un jeu d'entre 64-1000 à 72-1000 de pouce. Pour le Springfield, il n'y a rien de cela. J'ai constaté que pour ce fusil le jeu n'était que de 2-1000 de pouce. Sir Charles Ross s'efforcait d'imiter le fusil américain aussi près que possible. Mais il fit son fusil pour la cartouche anglaise, et les cartouches Lee-Enfield ne sont pas faites de matériaux uniformes, et les unes et les autres sont plus ou moins dures. Les moins dures ont naturellement plus d'expansion, et elles remplissent tout l'espace allouée pour le jeu de la cartouche dans le canon, et advenant ensuite que le fusil s'échauffe et se remplisse de poussière, il s'ensuit de l'obstruction.

M. TALBOT : Mon honorable ami ne va-t-il pas trop loin, quand il affirme que la rapidité du fusil Ross est la moitié plus grande que celle du fusil Lee-Enfield ?

M. SAM HUGHES : J'affirme, sans hésitation qu'on peut tirer 150 coups avec le fusil Ross, alors qu'on n'en tirera que 100 avec le fusil Lee-Enfield. J'ai passé moi-même par cette expérience. Je n'ai pas un titre très rapide, mais il est des tireurs qui tireront aisément 100 coups avec le fusil Lee-Enfield et 150 avec le fusil Ross. Je pourrais même dire que, dans les conditions ordinaires, on peut aller jusqu'à 175 coups avec le fusil Ross, mais je ne veux pas m'avancer trop loin.

Eh bien, monsieur l'Orateur, quels sont les changements qui ont été apportés au fusil Ross depuis son adoption ? Quels défauts y a-t-on trouvés ? Tous les connaisseurs, tant au Canada qu'en Angleterre, se sont évertués à chercher ces défauts. Quels sont-ils ? Je vais ici les énumérer. Afin de rendre plus rapide l'extraction primaire de la cartouche, et faciliter cette extraction, un dispositif supplémentaire à came fut introduit dans le verrou. C'est là un changement. Puis, on fit un changement à la tranche postérieure du chien. L'armement du fusil Ross se fait maintenant par une tirée postérieure, au lieu d'antérieure. Je puis dire que le Ross est un fusil droit. On arme ce fusil en deux mouvements, 1, 2. A l'origine, l'armement du chien se faisait avec une tirée à l'avant. On s'aperçut alors qu'il arrivait quelquefois que les verrons restaient entr'ouverts. Je dois dire qu'aucun officier commandant une compagnie ne doit permettre que les verrons des fusils soient ouverts. Il doit voir, au contraire, à ce que ces verrons soient toujours hermé-

tiquement fermés. On a dit que, tout en restant ouvert, le verrou du fusil Ross ne tombait jamais.

En effet, le verrou du fusil Ross ne peut pas tomber, bien qu'une forte secousse puisse l'ouvrir. Mais, avec le fusil Lee-Enfield, les verrous tombent et se perdent. Cela n'est jamais arrivé pour le fusil Ross. Il y a une distinction à faire entre l'ouverture d'un verrou, et la chute de ce verrou sur le sol. Le fusil Ross s'ouvre maintenant par une tirée postérieure, de sorte que le verrou se trouve serré bien plus fortement qu'auparavant ; si on a oublié alors de fermer le fusil, il n'y a plus dedanger que le verrou s'ouvre. Pour plus de sûreté on a aussi mis un coude supplémentaire dans la tranche du chien.

On a modifié l'extracteur du fusil Ross de telle façon qu'il est maintenant exposé à se perdre si l'on enlève le tiroir. Sir Charles Ross avait imaginé un fusil pouvant être démonté sans l'aide d'un tourne-vis ; en conséquence, il a laissé un extracteur détaché, de sorte qu'en enlevant le tiroir il fût facile d'enlever l'extracteur avec les doigts et de l'employer comme tourne-vis au besoin. On n'a pas envoyé d'armuriers pour expliquer le mécanisme de ce fusil aux soldats ou aux membres de la gendarmerie à cheval qui en étaient armés, de sorte que, lorsqu'ils enlevaient ce tiroir, l'extracteur pouvait tomber, et certains officiers ou soldats portant l'uniforme du soldat britannique, ou certains membres de la gendarmerie à cheval, n'avaient pas assez de bon sens pour leur dire de le replacer. On a dit : L'extracteur ne tient pas en place. Le fait est que sir Charles Ross a voulu que l'on s'en servît comme d'un tourne-vis pour démonter le reste du fusil. Lorsque le taquet est en place, il est impossible de l'enlever. Personnellement, je regrette qu'on l'ait rejeté car je crois qu'un fois familiarisé avec cet appareil on l'eût trouvé très utile. Cependant, on l'a maintenant arrangé de telle façon qu'il est impossible de l'enlever. On a fait un autre changement en élargissant quelque peu le tonnerre ou le conduit de la balle afin de fournir l'espace nécessaire à la cartouche molle ou irrégulièrement construite dans les feux à répétition rapide. Pour ce qui est de la manche ou couverture du tiroir, qui était autrefois séparée, on a fait un autre changement dont les journaux ont parlé.

Elle était fixée au tiroir par une petite vis, et au cours des exercices à tir rapide, on a constaté que cette vis, faite de métal trempé très sec, se brisait facilement par le recul du fusil. C'est pourquoi on s'est plaint que la petite vis de la culasse se brisait, et que cela faisait tomber la couverture du tiroir. Au soldat qui n'y comprendrait rien, il peut sembler que la chute de la couverture est un indice que son fusil est hors de service, mais le fait est que cette couverture n'est d'aucune utilité, si ce n'est pour empêcher la poussière de s'introduire dans le mécanisme du fusil. Sir Charles Ross a surmonté cette difficulté en rendant la couverture du tiroir absolument fixe. Puis la plaque du talon ressemblait trop à celle d'un fusil de chasse, et ne convenait pas à un bon fusil de guerre. Les fusils militaires devraient être assez forts pour ne pas se briser lorsqu'on les jette sur le pavé. En conséquence, sir Charles Ross a fait la plaque au battant et à la capucine. On a quelque peu amélioré l'éjecteur afin qu'il chassât plus loin par-dessus l'épaule les cylindres des cartouches vides ; le magasin a été légèrement amélioré et la question de la hausse reste encore à résoudre, le choix d'un système de hausse n'ayant pas encore été fait.

J'arrive maintenant à un autre point ; au cours de notre expérience comme fusiliers, nous avons de temps à autre trouvé à redire contre le fusil Lee-Enfield. Lors de ma première rencontre avec sir Charles Ross, après la guerre sud-africaine, nous avons parlé du fusil Lee-Enfield. J'ignorais alors que sir Charles Ross s'occupât de fusils. Il m'a demandé quelles étaient mes objections contre le fusil Lee-Enfield. Je les lui ai citées et il les a prises en note. Je prendrai la liberté de dire ce qu'étaient ces objections de ma part contre le fusil Lee-Enfield, et je dois dire que j'avais formulé ces objections longtemps avant qu'un comité eut été nommé pour étudier la question.

Ma première objection était que la boîte de culasse du Lee-Enfield était faible du côté droit. Elle avait un tiroir à tête mobile ; c'est-à-dire que la tête du tiroir, au lieu de faire partie du tiroir, était vissée dedans et, très fréquemment, nous constations que cette tête de tiroir était brisée. J'ai maintenant un de ces fusils dans ma chambre et j'en ai vu des douzaines aux champs de tir et dans le service actif. Au cours du dernier tir annuel à Ottawa, deux de ces têtes mobiles ont été lancées par le coup de feu. L'une d'elles a frappé un homme au cou et a passé tout près de la veine jugulaire. On m'informe qu'un homme a été tué dans la partie ouest de la province l'été dernier, ayant été atteint par la tête mobile du tiroir d'un fusil Lee-Enfield, ce projectile lui ayant traversé le corps. Le fusil Lee-Enfield a un tiroir à tête mobile et de plus il vibre. Il était faible et inégal ; les deux côtés qui subissent la résistance n'étant pas de force égale, la vibration se trouvait naturellement rejetée d'un côté. Relativément au Lee-Enfield, il est dit à la page 66 de ce livre :

> Le guidon est un grain d'orge coupé à même le métal de la hausse fixe; il est posé à 0.02 pouce à gauche de l'axe du canon, afin de contrecarrer l'effet des vibrations latérales du canon causées par le tir.

J'ai fait remarquer de plus à sir Charles Ross que le magasin du Lee-Enfield était mauvais ; que le petit encliquetage retenant

le tiroir du Lee-Enfield cédait et faisait ouvrir le tiroir, et qu'on ne pouvait aller bien loin sans que le mécanisme de la culasse fut rempli de sable. Le tiroir des fusils Lee-Enfield et Lee-Metford tombait, excepté en ce qui concerne le Lee-Enfield à canon court, que l'on a amélioré. On a réussi à surmonter cette difficulté en ce qui concerne le petit fusil Lee-Enfield et l'on a trouvé un moyen de l'assujettir. Il n'est guère possible que le tiroir du Lee-Enfield puisse maintenant tomber tout à fait. Mais ce défaut existait chez les fusils Lee-Enfields et les Lee-Mefords en usage avant 1903. Je me rappelle parfaitement en avoir perdu vingt en une chevauchée d'une journée, sur neuf cents ; en galopant, les auges s'accrochaient, les tiroirs tombaient et les hommes ne s'en apercevaient que lorsqu'ils étaient à des milles de distance. Il est impossible que cela arrive avec le fusil Ross. Supposons qu'un officier fût assez insensé pour laisser ouverte la platine d'un fusil Ross, le tiroir pourrait s'ouvrir s'il subissait une secousse, mais il ne pourrait tomber ; tandis qu'avec le fusil Lee-Enfield, il devait nécessairement tomber. Tout homme qui a été à la chasse avec le fusil Lee-Enfield vous dira que la moitié du temps cela s'ouvrait sur son épaule, et tout homme possédant quelque expérience en fait d'équitation vous dira que le tiroir du fusil Lee-Enfield se décroche facilement et que l'on finit par le perdre. J'ai aussi fait remarquer à sir Charles Ross que le Lee-Enfield avait un tiroir rotatif ; c'st-à-dire qu'il y avait quatre mouvements en ouvrant et en fermant le mécanisme. L'objection suivante soulevée par moi contre le Lee-Enfield était que le butoir de résistance—c'est-à-dire que l'explosion de la cartouche porte sur l'extrémité du tiroir et qu'il faut à ce tiroir un butoir de résistance pour empêcher qu'il ne soit chassé au dehors. Les butoirs du fusil Lee-Enfield sont loin en arrière du tiroir de sorte que vous avez toute la longueur du tiroir comme vibration supplémentaire. J'ai fait remarquer cela à sir Charles Ross. J'ai fait remarquer que le percuteur s'engluait. J'ai lu dans les journaux qu'un pauvre volontaire est mort à Ottawa, qu'il a été porté au cimetière et que lorsqu'il s'est agi de tirer des salves sur sa tombe, pas une cartouche n'a fait explosion. J'ai alors écrit à mon cher ami le général Hutton et j'ai attiré son attention sur ce fait. J'avais apporté mon fusil Lee-Enfield avec moi dans l'Ouest. J'ai constaté que par un temps froid il ne pouvait produire l'explosion d'une cartouche, mais que lorsque je l'apportais dans ma tente et que je le mettais près du feu, il fonctionnait à merveille. Je n'ai pas tardé à découvrir que cela était dû à l'action du froid. En conséquence j'ai enlevé le percuteur et j'ai constaté qu'il s'ajustait bien dans sa gaîne. L'huile était très épaisse, le froid l'ayant congelée et il était impossible de faire agir le tiroir. J'avais compris que le général Hutton était sur le point de renvoyer 25,000 on 30,000 de ces fusils en Angleterre et je lui ai dit que tout ce qu'il importait de faire c'était de nettoyer l'huile autour du percuteur pour rendre le fusil propre au service. Mais en Afrique, nous avons souvent constaté que le sable s'introduisait autour du percuteur, et qu'au moment critique, lorsqu'on voulait se servir du fusil, le percuteur était tellement englué d'huile et de poussière, qu'il ne pouvait produire l'explosion de la cartouche. Comme autre objection au fusil Lee-Enfield, j'ai aussi fait remarquer que le sable entravait le mécanisme ; je ne parle pas du tout, maintenant, du percuteur. Nous avons ce que nous appelons l'épreuve au sable en ce qui concerne les fusils. Vous prenez une poignée de sable, vous ouvrez la culasse et vous jetez le sable dans le fusil ; vous pouvez constater alors si le fusil fonctionne ou non, et j'ai constaté que le mécanisme du fusil Lee-Enfield, si on le tourne de droite à gauche et de gauche à droite pour le refermer entasse le sable de telle façon que, même si l'on réussit à le tourner on ne peut le tourner assez loin pour l'ouvrir. Par contre, en le tournant à droite pour le fermer, à maintes reprises on a constaté que le fusil Lee-Enfield ne peut se fermer, parce que le sable est durci sur le coussinet où le tiroir devrait tourner à droite. Avec le fusil Ross il est inouï que le mécanisme ait été obstrué par le sable. Je l'ai cent fois mis à l'épreuve. Je l'ai rempli de sable puis j'ai fait mouvoir le tiroir, qui a fonctionné chaque fois. L'épreuve au sable est l'épreuve la plus sérieuse que l'on puisse faire subir à un fusil, et le fusil Ross l'a toujours subie avec avantage. Chacune des objections que j'ai soulevées contre le fusil Lee-Enfield est corroborée dans le livre officiel publié par le gouvernement britannique. L'extracteur du fusil Lee-Enfield est faible. A Springfield, et dans d'autres villes des Etats-Unis, j'ai éprouvé cent mécanismes de ces fusils. Nous avons rendu une cartouche défectueuse en sciant des trous à l'arrière-bas ; nous avons mis cette cartouche défectueuse dans la culasse, nous avons attaché une ficelle à la détente, nous nous sommes placés derrière un blindage en fer, et je n'ai jamais trouvé un seul fusil Lee-Enfield dont le magasin n'ait pas volé en éclats, et dans tous les cas, à l'exception d'un seul cas, l'extracteur a été également brisé.

Mais en aucun cas je n'ai vu l'extracteur ou le magasin du fusil Ross mis hors de service. Tout le monde sait que le fusil Lee-Enfield n'est pas bien équilibré, qu'il est difficile à démonter et à monter, vu qu'il est composé de plus de cent pièces, tandis que le fusil Ross n'est composé que de soixante-seize pièces. Le magasin du fusil Lee-Enfield est fortement sujet à objection. Qu'un homme à cheval entreprenne de le metttre en bandoulière, il lui tape constamment sur les

M. SAM. HUGHES.

reins, de sorte que nous avons été obligés de cesser de le porter de cette manière. On a apporté quelques améliorations à la fabrication du nouveau fusil Lee-Enfield. On a jusqu'à un certain point empêché les tiroirs de tomber, mais on ne les a nullement empêchés de s'ouvrir. J'ai constaté une faiblesse sérieuse du fusil Lee-Enfield sous ce rapport. Après que l'on a ouvert le mécanisme quatre ou cinq cents fois, le fusil est dans un état absolument dangereux. Le chien servant à armer le nouveau fusil Lee-Enfield est une petite pièce qui s'use à tel point qu'après un certain temps, si vous fermez le fusil sans le remettre au repos, le coup part. Si le fusil n'est pas fermé, l'homme est en danger de se faire traverser de part en part par le verrou, et la seule chose qui empêche cela, c'est le petit fil sur la pièce de tête. On peut aussi tordre les deux parties du fusil de quelque côté que ce soit, de sorte qu'il est facile de le déséquilbrer.

M. WM. ROCHE : Quel serait l'effet de la gelée, de la neige et de la glace sur les deux fusils ? Nous n'avons pas autant de sable en ce pays que nous avons de glace et de neige.

M. SAM. HUGHES : J'ai démontré que le seul effet que produit le froid sur l'un ou l'autre de ces fusils c'est de congeler l'huile. Ni l'un ni l'autre ne saurait être autrement affecté par le froid. Lorsque nous en sommes venus à discuter la qualité du fusil, nous avons constaté qu'il y avait trois points à considérer. Le premier est le principe essentiel qui doit être observé dans la fabrication : le deuxième, c'est le travail et le troisième, le coût. Quant à la question du travail, le comité n'avait rien à y voir. Il appartient aux inspecteurs du Gouvernement et aux inspecteurs de la fabrique de s'en occuper. Notre rôle se bornait à examiner si les parties essentielles du fusil étaient suffisamment solides. Mais le principe essentiel qu'il faut observer dans la confection d'un fusil. et le coût du fusil, relevaient de notre juridiction. Je vais comparer les fusils sous ces rapports. Nous avions à examiner les fusils des autres nations, mais je ne m'occuperai que du fusil Lee-Enfield. Le fusil Ross a un verrou qui se tire directement, tandis que le Lee-Enfield est muni du verrou rotatif. Sur ce point le manuel anglais dit à la page 125 :

Les verrous sont divisés en deux groupes, savoir:

1. Ceux que l'on tourne en soulevant le levier afin de pouvoir les retirer.

2. Les verrous qui se tirent directement ou que l'on peut retirer en arrière en tirant le levier directement en arrière.

Les avantages des verrous rotatifs c'est qu'ils ont pour effet d'agir puissamment sur le cylindre vide de la cartouche, dans la boîte de culasse en la dégageant au moyen de cames sur le corps du levier de verrou ou de tasseaux contre lesquels se meut le verrou. Si le verrou est appuyé sur des tasseaux symétriques comme dans le fusil suisse et le modèle autrichien de 1895, il faut que les tasseaux soient assujettis à un mouvement de rotation afin qu'on puisse nettoyer leur embase; on évite donc la complication en faisant tourner le verrou au moyen du levier. D'un autre côté, les verrous qui se tirent directement fonctionnent un peu plus rapidement et plus facilement sans que l'on cesse de tenir le fusil en joue; de plus le verrou qui se tire directement est moins exposé à être obstrué par le sable que le verrou rotatif, car ce dernier entraîne le sable entre lui et le côté gauche de la boîte de culasse, ce qui parfois occasionne une obstruction sérieuse.

J'ai moi-même constaté cela plus de cinquante fois. De tous les fusils à verrou rotatif, le fusil Lee-Enfield est le seul dont les tasseaux soient près de l'arrière-partie du verrou.

Le désavantage de cet arrangement, c'est qu'en tirant, la majeure partie de la boîte à culasse et du tiroir est assujettie respectivement à un état de tension et de compresssion. Cet effort, agissant sur la partie centrale, dépourvue de symétrie, de la boîte à culasse, cause en grande partie la vibration latérale, qui a obligé le fabricant à placer le guidon à côté de l'axe du canon, et nuit à la précision du tir. Lorsque les tasseaux sont en avant, la partie symétrique antérieure du verrou et de la boîte à culasse résiste au mouvement de recul de la cartouche lors du tir, mais le renfoncement dans lequel fonctionnent les tasseaux se nettoie difficilement lorsqu'il s'y introduit du sable, comme cela peut arriver dans les pays chauds sujets aux tempêtes de sable.

A ce propos, je vais continuer à lire un peu tandis que le livre est ouvert :

Les renfoncements pour les tasseaux, sur le verrou sont formés juste en arrière de l'entrée du tonnerre, sauf en ce qui concerne le modèle autrichien de 1888-1890, le fusil Lee-Enfield et le fusil suisse. Dans ces armes, le taquet encharné sur le verrou du fusil autrichien, et les tasseaux des autres fusils s'engagent dans des renforcements en arrière du magasin et, à chaque coup, assujettissent la boîte de culasse à une tension de plus en plus grande.

Les boîtes de culasse de tous les fusils sont échancrées à droite, afin de permettre aux douilles de cartouches d'être rejetées de ce côté et de rendre plus facile le chargement du magasin. Ceci affaiblit le côté gauche de la culasse et produit une vibration latérale du canon, ce qui rejette la balle d'un côté et oblige à placer le guidon à côté de l'axe du canon. C'est particulièrement le cas lorsque les tasseaux du verrou sont en arrière, comme dans le fusil Lee-Enfield dont le guidon a dû être placé à 0.02 pouce à gauche.

Ce sont là des notes du manuel anglais condamnant le fusil Lee-Enfield. Le seul avantage qu'offre le verrou rotatif sur le verrou se tirant directement, c'est qu'il nécessite un mouvement préparatoire. Je veux démontrer que le fusil Ross a aussi un mouvement préparatoire des cames, de sorte qu'il réunit les avantages du verrou rotatif et du verrou se tirant directement avec moins de danger d'obstruction par le sable. Il offre aussi l'avantage d'un tir à répétition plus facile lorsqu'on retient le fusil en joue, outre qu'il est mieux équilibré. Ce sont là des

points d'une importance primordiale. J'ai démontré à l'aide du manuel que les butoirs de résistance du Lee-Enfield offrent un grand inconvénient. Ils se trouvent en arrière du verrou et non en avant. Dans le fusil Ross, les deux puissants butoirs sont fermement fixés au point exact où la cartouche fait explosion ; on évite ainsi tous les ennuis provenant du côté faible des autres fusils. Nous constatons que, sous ce rapport, le fusil Ross répond absolument aux exigences de tous les experts, la résistance étant absolument égale des deux côtés. La boîte de culasse du fusil Ross est également forte des deux côtés. Les experts disent que la boîte de culasse du fusil Lee-Enfield est échancrée et que cela fait vibrer le fusil au point d'affecter sa ligne de mire. Je vais citer, d'après le manuel, d'autres objections contre le fusil Lee-Enfield :

Le canon du fusil Lee-Enfield vibre à tel point qu'il réduit les écarts de hauteur entre les points de choc moyen de la charge à diverses vitesses. Par exemple, la balle d'un fusil Lee-Enfield tirée avec une charge donnant 2,235 pieds par seconde de vitesse initiale frappe à 12 pouces plus bas à 200 verges qu'elle ne frapperait avec une charge imprimant au projectile une vitesse initiale de 2,000 pieds à la seconde. A 300 verges de distance les points de choc des deux espèces de charge sont à la même hauteur. A 1,000 verges, la charge de 2,235 pieds à la seconde de vitesse initiale tire à sept pieds plus haut que l'autre.

Le manuel ajoute que si ce fusil était convenablement équilibré, cette vibration disparaîtrait et il tirerait à 13 pieds 8 pouces plus haut qu'il ne tire à 100 verges. En d'autres termes, nous aurions à réduire d'autant la trajectoire de la balle tirée par le fusil. Le fusil Ross est rigide des deux côtés; le recul est exactement le même d'un côté que de l'autre, de sorte que cela répond aux objections des experts britanniques.

A la page 222 du manuel, on lit au sujet du fusil Lee-Enfield :

Le tonnerre du fusil, ayant du côté droit un orifice pour permettre l'éjection de l'étui de la cartouche, est peu symétrique et plus faible [illegible]. Cela cause des vibrations latérales qui font dévier la balle à droite ou à gauche.

Quant au quatrième point de comparaison entre les deux fusils, j'ai fait observer que, dans le fusil Lee-Enfield, le mécanisme de répétition a quatre mouvements, tandis que, dans le fusil Ross, il n'en a que deux, ce qui augmente d'au moins la moitié la puissance de tir de cette dernière.

Le cinquième point de comparaison a trait à la tête mobile. Dans le fusil Ross, celle-ci est parfaitement solide et n'a jamais causé d'accident, que je sache. Mais, dans le Lee-Enfield, la tête mobile n'est retenue que par une vis d'assemblage, de sorte qu'elle saute lorsque le fusil est plus ou moins usé. Le recul continuel causé par l'explosion des cartouches fait que cette pièce se brise et est projetée en arrière, ce qui met en danger la vie du tireur. Le mécanisme de fermeture du fusil Ross est très simple. Lorsque le verrou est en place, le pouce se trouve sur le mécanisme, qu'il suffit de presser pour refermer l'arme. Avec le fusil Lee-Enfield, de quelque manière qu'on ferme la culasse, personne n'a pu porter cette arme sur une distance d'un demi-mille, surtout en chevauchant négligemment, et la changer d'épaule sans faire ouvrir le verrou. Celui-ci tombe à terre, on poursit sa route sans s'en apercevoir, et la pièce est perdue. Avec le fusil Ross, cet inconvénient n'existe point. La simplicité du fusil Ross lui donne un grand avantage sur le fusil Lee-Enfield. Celui-ci a 108 pièces, et le fusil Ross, 76. Il faut tout un trousseau d'outils pour démonter un Lee-Enfield, tandis que pour désassembler un fusil Ross, il suffit d'un petit tourne-vis ou de l'extracteur de l'ancien modèle.

Nous arrivons à la résistance du canon. Je ferai connaître le maximum de résistance du Lee-Enfield et du fusil Ross. Examinons la limite d'élasticité dans les deux cas. En matière de tir, l'expression limite d'élasticité signifie la limite d'écartement d'un pouce cube d'acier. La limite d'élasticité est la limite de l'écartement de l'acier qui peut revenir à sa position première. Dans le Lee-Enfield, elle est de 47,000 livres au pouce carré. Dans le fusil Ross, le minimum de la limite d'élasticité est de 70,000 livres au pouce carré. Le point de rupture des deux fusils, au pouce carré, est : Lee-Enfield, 85,000 livres—c'est l'extrême limite. Dans le fusil Ross, le minimum de la pression est de 100,000 livres au pouce carré, et la moyenne de 130,000 livres.

On peut prendre une grosse cartouche, la mettre dans un Lee-Enfield et le faire éclater. Qu'on mette la même cartouche dans un fusil Ross et le coup partira comme d'habitude. L'an dernier, au champ de tir de Sussex, deux fusils Lee-Enfield ont volé en éclats et ont failli blesser gravement deux soldats. Un autre accident est arrivé au même champ de tir et ces accidents se répètent souvent avec le fusil Lee-Enfield. De temps à autre un fusil éclate au milieu, et parfois, le Lee-Enfield se fend à la culasse. Sa résistance est de moitié plus grande que la résistance de l'autre.

L'honorable député m'a posé une question au sujet de l'épaisseur du canon. J'ignore ce qu'elle peut être. J'ai établi d'après le manuel que le Lee-Enfield et le Lee-Metford sont amincis au centre. Le fusil Ross est beaucoup plus lourd à la culasse et aussi épais que le Lee-Enfield jusque près de la bouche. Ce dernier s'épaissit près de la bouche. Le fusil Ross conserve sa grosseur normale jusqu'à la bouche dont l'épaisseur est à peu près la même dans les deux armes. Cependant, le fusil Ross a un calibre de deux millièmes de pouce de moins que le Lee-Enfield, ce qui le fait paraître beaucoup plus petit.

M. SAM. HUGHES.

Le magasin du Lee-Enfield est une pièce compliquée, et pendant les chevauchées, il fait mal au rein. Il est toujours encombrant. Celui du fusil Ross est loin d'être parfait—je ne connais pas de magasin sans défauts—mais il est infiniment supérieur à l'autre. Il est facile de s'en servir, et une fois qu'on en comprend le mécanisme, l'arme est assez satisfaisante.

J'ai déjà signalé l'obturation par le sable comme le douzième point de différence entre les deux fusils. Le sable bouche aisément le Lee-Enfield ; il n'a jamais obstrué un fusil Ross. L'exploseur de celui-ci est construit de manière à laisser passer l'huile à toutes les températures. Il ne peut pas s'engorger ni être embarrassé par le sable. Ces questions secondaires ont leur importance.

Le quatorzième point a trait à la rupture du canon et j'en ai déjà parlé—la tension élastique et la force expansive des deux armes ont été mentionnées.

Le quinzième se rapporte à l'arrêt de la cartouche dans le canon et à ce que, dans le tir à la carabine, on appelle les "blow-throughs". Ce point a déjà été mentionné et la supériorité du fusil Ross à cet égard, établie.

Seizièmement, un autre avantage de celui-ci c'est la grande solidité de l'extracteur qui sert à retirer l'étui. Lorsqu'une cartouche défectueuse éclate dans l'intérieur du canon, la poussée se produit dans la direction du magasin du Lee-Enfield.

Je ne connais pas d'exemples où cet accident n'ait pas brisé l'extracteur du Lee-Enfield et je ne connais pas un seul cas où il ait causé la rupture de l'extracteur du fusil Ross. Je sais qu'on a renforcé l'extracteur du fusil nouveau modèle en usage dans l'armée anglaise. Je n'ai pas fait l'essai de celui-ci, mais j'ai cent fois fait l'essai du fusil Ross dans les tranchées où l'on éprouve les armes, et je n'ai pas connaissance d'un seul cas où l'extracteur du fusil Ross ait été mis hors de service.

Un autre avantage du fusil Ross, ce sont les espaiets. Le manuel reconnait que, dans le Lee-Enfield, ils se trouvent en arrière de la culasse mobile. Mais, dans le fusil Ross, ils sont en avant, de sorte que la force de résistance est répartie sur toute sa longueur, ce qui diminue la vibration pendant le tir.

J'ai déjà fait observer que le danger d'une explosion prématurée est nul dans le fusil Ross, tandis qu'elle se produit parfois dans le Lee-Enfield. Le fusil Ross présente d'autres avantages relatifs que je pourrais énumérer, mais il est inutile de m'apppesantir sur ce sujet. J'ai fait connaître les principaux points de comparaison entre les deux fusils et, à une exception près, le fusil Ross l'emporte sur le Lee-Enfield.

J'aborderai maintenant la question du prix. Je me fais fort de surprendre quelques-uns de mes collègues.

Examinons les fusils fabriqués dans les armureries de Birmingham et de Londres, où se trouvent des ouvriers d'élite de beaucoup d'expérience, où les salaires sont de 40 à 50 p. 100 moins élevés qu'au Canada et où, nous dit-on, la matière première coûte beaucoup moins cher. Toutes choses étant à peu près égales, comparons le prix de ces fusils à celui du fusil fabriqué à Québec, où la main-d'œuvre coûte plus cher, l'expérience est moins grande, les ouvriers moins habiles que ceux des armureries anglaises, je ne crains pas de le dire, et où on ne peut pas se procurer autant d'ouvriers d'élite qu'à Birmingham ou à Londres. J'ai par devers moi un rapport dressé par un ami sincère des Canadiens, le colonel sir E. W. B. Ward, qui établit quel est le coût des fusils achetés pour le service de l'armée anglaise. Les chiffres que je puise dans ce rapport ont trait à la fabrication des manufactures d'armes portatives de Birmingham et de Londres. La première commande de fusils que je mentionnerai sera celle de 100,000 unités—non pas la mesquine commande de 10,000 unités par année faite à l'armurerie Ross. Les chiffres que je citerai démontreront que les autres commandes mentionnaient de grandes quantités. Voici :

| Année. | Commande de | Prix de l'unité. £. | s. | d. |
|---|---|---|---|---|
| 1890-91 | 100,000 | 5 | 9 | 0 |
| 1890-91 | 100,000 | 4 | 18 | 0 |
| 1894-95 | 26,000 | 4 | 9 | 6 |
| 1895-96 | 60,000 | 4 | .. | .. |
| 1897-98 | 56,000 | 3 | 18 | 0 |
| 1898-99 | 30,500 | 3 | 18 | 0 |
| 1899-1900 | 89,150 | 3 | 14 | 2 |
| 1901-1902 | 110,499 | 3 | 15 | 2 |
| 1901-1902 | 26,581 | 4 | 2 | 8 |
| 1902-1903 | 90,000 | 3 | 10 | 0 |
| Total | 658,930 | | | |
| Prix moyen | | 4 | 9 | 0 |

Prix moyen des cent premiers mille, $27.00 chacun.

Cela donne un prix moyen d'environ $22.25 pour chacun de ces fusils pendant tout ce laps de temps. On vient nous dire que le fusil américain coûte $17. En toute franchise, on devrait ajouter que les Américains, en établissant le prix de revient de cette arme, ne tiennent pas compte de l'intérêt sur le coût des bâtiments et de l'outillage ni de l'usure des machines.

M. WM ROCHE : S'il me le permet, je poserai une question à l'honorable député (M. Sam. Hughes). L'acier du mécanisme de fermeture est-il aussi bon dans le fusil Ross que dans le Lee-Enfield ?

M. SAM. HUGHES : J'ai fait observer que le canon est bien meilleur. Naturellement, je n'ai pas fait l'épreuve des matériaux, afin de comparer l'acier du fusil Ross à celui du Lee-Enfield. C'est là une constatation que, seuls, des spécialistes peuvent faire. Ainsi, on peut avoir besoin d'un acier refroidi à une certaine température pour la

fermeture de la culasse et d'un acier différent pour une autre pièce.

M. TALBOT : Ne fait-on pas l'épreuve de toutes les pièces en acier ?

M. SAM. HUGHES. Oui, ces pièces sont éprouvées par des spécialistes, ainsi que je l'ai dit. Ceux-ci exigent que les matériaux soient de la qualité prescrite et cette qualité, je n'hésite pas à le dire, est très supérieure à celle des matériaux employés dans les manufactures d'armes portatives de Birmingham et de Londres. Je sais que notre acier coûte beaucoup plus cher, car j'ai eu connaissance des prix dans les deux cas. De plus, quant à cette question de prix, qu'on me permette de faire observer que, pendant la guerre sud-africaine, les Anglais ont eu un besoin pressant d'un grand nombre de fusils qu'ils ont commandés à la compagnie d'armes portatives de Birmingham. Il fallut travailler jour et nuit et l'emploi d'une équipe de nuit ajouta 7s. 6d. au prix de chaque fusil, soit $2 environ. On comprend facilement qu'étant donné la différence provenant des salaires plus élevés payés à Québec, ces fusils auraient coûté au moins $3 à $4 de plus. Un fusil fabriqué à Québec en exécution d'une commande de 100,000 répartie sur dix années et que l'Etat paie $25, est beaucoup moins cher, toutes proportions gardées, qu'un fusil fabriqué en Angleterre en exécution d'une commande de 700,000 répartie sur un nombre égal d'année et que les autorités paient $22.25. Quant à la main-d'œuvre, j'ai déjà démontré que les pièces essentielles du fusil Ross résistent mieux que celles de l'autre fusil aux pressions qu'elles ont à supporter. Mais, on vient aussi nous dire que la carabine Ross se bloque. Eh bien, le Lee-Enfield s'engorge aussi. Qu'on tire cent coups à la minute avec le Lee-Enfield et il se bloquera aussi facilement qu'un fusil Ross dont on ferait le même emploi. Mais je n'ai jamais entendu dire qu'un fusil Ross, pourvu d'un mécanisme à came se soit engorgé même lorsqu'on employait les cartouches les moins dures.

D'ailleurs, qui ne se rappelle les plaintes que firent entendre nos soldats et nos voyageurs en remontant le Nil au sujet des baïonnettes en alliage de plomb et de cuivre dont on les avait armés ? Il est notoire que les fusils Martini se bloquaient à maintes reprises pendant le combat et devenaient complètement inutiles, jusqu'à ce qu'un officier anglais imagina de placer les officiers et les sous-officiers en arrière des tireurs. Lorsqu'un fusil s'engorgeait, le soldat le leur remettait et les sous-officiers frappaient le fusil avec un gourdin pour faire sortir l'étui de la cartouche, ce qui permettait au soldat de continuer à faire feu jusqu'à ce que son fusil se bloquât de nouveau. Je constate que cela est arrivé au fusil anglais pendant le combat.



Cependant, il y a eu plus de criailleries au Canada au sujet du fusil Ross qui tire plusieurs fois plus rapidement que le martini et qui, par conséquent, s'échauffe plus vite, car c'est la rapidité du tir qui produit l'échauffement. On fait cinq fois plus de bruit au Canada à propos de cela qu'on en a fait dans toute l'étendue de l'empire anglais lorsque les braves essuyaient le feu de l'ennemi.

Je vous ai déjà fourni des explications au sujet de la différence de soixante-quatre millièmes à soixante-douze millièmes de pouce dans l'ajustage de la cartouche dans le fusil anglais. Vous pouvez prendre une cartouche ayant soixante-quatre millièmes de pouce d'épaisseur à la base et l'introduire dans un fusil anglais, ou en prendre une de soixante-douze millièmes de pouce d'épaisseur à la base et elle entrera aussi. Dans un fusil américain, s'il y a une différence de deux millièmes de pouce dans l'épaisseur de la cartouche, celle-ci n'entrera pas. Les fabricants du fusil Ross ont entrepris, imprudemment à mon avis, de fabriquer des cartouches qui s'ajustent trop au fusil ; aussi, sir Charles Ross a-t-il élargi le canon afin de laisser un peu plus de jeu à la cartouche.

"La gendarmerie à cheval du Nord-Ouest a mis de côté le fusil Ross." Je regrette que le ministre de la Milice et de la Défense ne soit pas présent, mais il aura l'occasion de lire cette nouvelle. Chaque fois que de nouveaux fusils sont distribués aux soldats, on devrait, selon moi, charger un armurier de renseigner les armuriers des différentes localités sur les différentes pièces de ce fusil, la manière de le démonter, etc. Si on l'avait fait, on aurait moins jasé à Saint-Jean (N.B.) au sujet de l'éclatement de deux fusils, de la rupture des culasses et autres sornettes semblables. La vérité concernant l'affaire de Saint-Jean, c'est que, par accident, à dessein, par imprudence ou autrement, on aurait dévissé presque complètement le petit écrou au bas du chien du modèle I. J'en ai un dans mon pupitre et je puis le montrer au comité. Pendant le tir, ce petit écrou s'est vite déplacé et la secousse l'a rejeté en arrière mais, comme il y avait un ressort, il n'a pas pu s'éloigner de plus de deux pieds. Mais, voilà qu'un commandant, un capitaine et deux soldats déclarèrent que le fusil a éclaté ! Dès que les journaux m'apprirent cette nouvelle, je sollicitai comme une faveur la permission de voir les fusils. Je demandai qu'on télégraphiât pour les faire venir et ils sont ici dans le même état où les officiers les laissèrent, ce jour-là, au champ de tir. Ils n'ont absolument rien, si ce n'est que ce petit écrou s'est dévissé. Or, même s'il était perdu, le tir aurait pu continuer. Naturellement, je ne blâme pas le soldat, car il n'était pas censé en connaître plus long, mais je reproche au commandant de n'avoir pas fait examiner l'arme par un armurier.

M. WORTHINGTON : Je crois savoir Jean, on raconta que le verrou de la culasse avait sauté et qu'un morceau du cylindre, de trois quarts de pouce de longueur, avait été projeté derrière le tireur.

M. SAM. HUGHES : C'est le tenon du chien qui a trois quarts de pouce de longueur. J'ignore s'il convient que je le montre, mais je l'ai ici sous la main. Voici la petite pièce qui a trois quarts de pouce de longueur. Si l'honorable député (M. Worthington) désire la voir, je peux la lui passer. C'est cette pièce qui s'est dévissée et qui a volé par-dessus l'épaule du tireur.

On me dit que les dragons du Royal-Canadien ont constaté que la culasse s'ouvrait d'elle-même—mais je n'aime pas à mêler les réguliers à ces questions lorsqu'il y a lieu de reprocher au soldat le plus ignare de ne pas savoir qu'on ne doit pas laisser un fusil ouvert. Lorsque la culasse s'ouvre pendant les chevauchées à travers le pays, tout ce qu'un soldat doit faire c'est de la refermer. Au reste, avec le modèle II, il est absolument impossible qu'elle s'ouvre, à moins qu'on ne déploie la force nécessaire.

Mais, voici le point le plus important, le seul qui signifie quelque chose. J'ai lu dans les journaux qu'à Hamilton, la troupe n'avait pas pu se servir des fusils Ross parce qu'on ne peut pas les employer avec des cartouches de tir réduit. J'ai aussi lu la même chose au sujet de l'émeute de Buckingham. Je serais surpris d'apprendre qu'un officier connaissant quelque peu ces cartouches a voulu en mettre dans un fusil Ross. Que sont les cartouches de tir réduit. On prend de vieux étuis, on les rogne, on les remplit d'une légère charge de poudre et on ajoute une balle de plomb.

Dois-je vous dire brièvement pourquoi on a fabriqué des balles dures. Poser la question, c'est y répondre. Pourquoi a-t-il fallu mettre de côté l'ancienne balle de plomb lorsqu'on a adopté le nouveau fusil ? Pourquoi a-t-il fallu inventer l'étui en nickéline rouge ? En voici la raison à la page 85 :

> On s'est aperçu que les longues balles de petit calibre exigeaient une rayure d'une courbure prononcée, mais les balles de plomb employées en premier lieu ne suivaient pas cette rayure et crachaient sur les parois.

Autrement dit, il ne sortait qu'un morceau de plomb de la bouche du canon et tout le reste du plomb demeurait dans la rayure de manière à ce qu'on ne pût plus se servir du fusil.

A la page 203, il y a une note à ce sujet :

> Cette balle, si elle était fabriquée avec du plomb, " cracherait " ou serait projetée hors du canon en travers des parois sans suivre la rayure et se fondrait aussi partiellement à la chaleur produite tant par la poudre sans fumée maintenant en usage que par la friction causée par la vélocité du tir.

Ce qui démontre qu'il serait insensé de se servir d'une balle de plomb dans un fusil rayé de cette manière. Je regrette que les tireurs qui ont soulevé cette objection n'ait pas su que le fusil Ross a un calibre de .302 tandis que le diamètre de la balle de plomb est de .311.

C'est-à-dire qu'il faut prendre un morceau de plomb de .311 de diamètre, le faire passer dans une rayure de .300 ou .303 ayant une courbure prononcée et s'attendre qu'il suivra le pas de la rayure. C'est impossible, et celui qui l'essaie démontre qu'il n'entend rien en pareille matière. Il endommagerait l'arme en comblant les rayures. Il ferait peut-être sortir une masse de plomb de la bouche du canon, mais il ferait aussi bien de prendre une pierre et de faire feu, car les deux projectiles produiraient le même résultat.

On a aussi soulevé l'objection que l'équipe de Bisley avait mis de côté le fusil Ross. J'ai dit à sir Charles Ross, avant son départ en compagnie de l'équipe de Bisley, que Abe Lincoln nous avait legué une excellente maxime et qu'il ne fallait pas changer sa monture au milieu du gué. J'ai ajouté que, s'il tenait à la réputation de son fusil, il ne le donnerait pas à l'équipe de Bisley avant que ses membres aient appris à le connaître en s'en servant tous les jours sur les champs de tir, afin de se familiariser avec son maniement.

Le point principal en rapport avec le fusil Ross, c'est la rayure, la direction ou le mouvement de rotation qu'il imprime à la balle. J'ouvre le manuel à la page 242, afin de vous apprendre ce qu'il dit à ce sujet. Parlant de la déviation de la balle :

> Avec les balles de service à tête arrondie, la déviation est à gauche quand la rayure est à gauche, et à droite dans le cas contraire ; toutes choses étant égales d'ailleurs, plus la courbure est prononcée, plus la déviation est grande.

Il existe deux théories pour expliquer la déviation des balles, la théorie de la rotation et la théorie gyroscopique. Je n'ai pas à m'en occuper. A la page 245, le manuel dit :

> A 600 verges la déviation est d'environ 5½ pouces ; à mille verges, de 20 pouces environ.

Or, le fusil Ross est rayé à droite, et, naturellement, la déviation est aussi à droite. Par conséquent, à 600 verges sur un champ de tir, on peut connaître la portée de son arme, mais à 1,000 verges, il y a une différence de 4 pieds. Il faut donc que le tireur s'accoutume à son fusil, comme il s'est accoutumé au Lee-Enfield, qui a remplacé le Martini.

J'avoue que cela prend quelque temps, de même qu'il a fallu quelque temps pour s'habituer au fusil Lee-Enfield, après qu'il eut remplacé le Martini-Henry, et découvrir que sa rayure était différente. Le martini avait une certaine rayure. Le tireur con-

naissait la déviation causée par le vent, et il en tenait compte en se servant de cette arme. Plus tard, il se rendit au champ de tir avec un Lee-Enfield, et il ne put pas atteindre la cible avec autant de précision que lorsqu'il se servait d'un martini. Il s'en prit au fusil au lieu de se blâmer lui-même. C'est parce qu'il ne tenait pas compte de la différence de la rayure. Mais l'expérience lui a appris à se rendre compte de la déviation causée par le vent. Aujourd'hui, on se sert du fusil Ross, dont la rayure est un peu différente, et il faudra quelque temps au tireur pour s'en apercevoir.

J'ai déjà parlé des fusils de Saint-Jean. Ils sont ici et on peut les examiner. Leur seul défaut est le déplacement du chien. Les uns reprochent au fusil Ross l'étroitesse de son canon. Le député d'Halifax m'a posé une question relativement au calibre et au modèle du canon. Quel qu'en soit le calibre, il résiste à une pression d'un tiers de plus que la pression que peut supporter le Lee-Enfield. L'acier est de meilleure qualité, l'épaisseur à la culasse est plus grande que celle du fusil Lee-Enfield et l'épaisseur au milieu du canon est aussi plus grande, mais elle est moindre à la bouche, afin de diminuer le poids du fusil. J'ai parlé de la déviation et des vibrations et il ne reste que la question de la mire. Il y en a de deux espèces pour le combat ou pour le tir à la cible. J'ai foi en cette dernière, mais si l'on me demande d'approuver différentes mires, je répondrai toujours que je n'ai que faire d'une mire qui n'est pas une mire d'urgence ou de guerre. Lorsque nous l'ajustons d'une manière ou d'une autre, à droite ou à gauche, on oublie dans la chaleur de l'action de la remettre au centre. Soudain, on aperçoit un ennemi à 100 verges de distance et on ne peut pas prendre le temps de l'ajuster de nouveau. On a besoin d'une mire qui soit prête à tout moment comme une mire centrale fixe, afin d'être certain d'atteindre son homme, lorsqu'on fait feu sur lui. Le second point a trait à la hausse à vernier. Il y a plusieurs hausses qu'on offre en vente. Celle du fusil Ross est excellente. La nouvelle hausse Sutherland est une amélioration et répond à toutes les exigences sur le champ de tir ou le théâtre des hostilités. Il y a à Ottawa, un jeune homme—un nommé Reardon—qui possède une mire excellente et il y a d'autres bonnes mires au Canada. La première qualité d'une mire, c'est de pouvoir servir en cas d'urgence. Sans cela ....

M. WM ROCHE : L'honorable député veut-il me dire si la déviation avec le fusil Ross est plus grande qu'avec le Lee-Enfield pour le tir en long ? Le fusil Ross a-t-il plus de précision ?

M. SAM. HUGHES : Je sais où l'honorable député veut en venir. Avec le fusil Ross, on a obtenu de splendides résultats à Bisley. A 600 verges, un tireur a obtenu tous les points, mais un officier, ignorant que l'emploi de ce fusil était autorisé, a trouvé à redire et n'a pas voulu lui tenir compte de ses points. J'ai fait observer qu'au début, on n'avait pas obtenu d'aussi bons résultats avec le fusil Lee-Enfield qu'avec le martini et que, par conséquent, il faut du temps pour s'habituer au fusil Ross comme il en a fallu pour s'accoutumer au maniement du Lee-Enfield. Quelques-uns de ceux qui étaient habitués au Martini trouvèrent qu'ils n'obtenaient pas d'aussi bons résultats avec le fusil Lee-Enfield, en commençant, mais, aujourd'hui, ils en obtiennent d'excellents. C'était parce que l'un de ces fusils était rayé d'une manière et que l'autre l'était d'un manière différente. Lorsqu'on sera habitué au fusil Ross et qu'on s'apercevra qu'il n'est pas sujet à la même déviation, je suis convaincu qu'il fera l'affaire aussi bien et mieux que le Lee-Enfield.

M. E. M. MACDONALD : Dois-je comprendre que le Gouvernement est encore libre de choisir la mire ?

M. SAM. HUGHES : Nous n'avons rien à y voir, si ce n'est que nous pouvons exprimer notre opinion, et c'est ce que je fais, que je sois membre du comité ou non.

M. E. M. MACDONALD : Le Gouvernement est encore libre de régler cette question ?

M. SAM. HUGHES : Oui.

M. MACPHERSON : Je demanderai à l'honorable député si, lorsqu'un fusil Ross ou tout autre fusil fait évaser la balle, il considère que c'est une bonne arme ?

M. SAM. HUGHES : Je ne saurais dire. Cela peut provenir d'une balle défectueuse plutôt que de l'arme, ou celle-ci peut avoir quelque défaut. Ainsi, de 5 à 10 p. 100 des springfields qui sont fabriqués doivent être renvoyés à l'armurerie à cause de quelque imperfection. Je ne veux pas dire qu'un fusil défectueux ne pourrait pas échapper à l'inspection à Québec. Mais, cela n'empêche pas le fusil Ross d'être une bonne arme de combat.

M. MACPHERSON : L'honorable député qui est habitué au maniement du fusil Ross, pourrait-il citer des exemples d'évasement de la balle.

M. SAM. HUGHES : Je ne connais qu'un ou deux cas qui se sont produits à Vancouver ou à Victoria, je crois.

M. MACPHERSON : Je me suis beaucoup servi du fusil Ross—c'est une excellente arme qui me plait beaucoup—mais le défaut que je lui trouve, c'est qu'il évase la balle. Cela provient peut-être d'une arme défectueuse et je ne voudrais pas pour cela condamner le modèle.

M. SAM. HUGHES : Si l'honorable député a écouté la lecture des rapports que j'ai cités relativement au fusil anglais, il constatera que le fusil Lee-Enfield a subi des changements et que certaines améliorations ont été faites au modèle II.

Je termine. En justice pour la population du Canada que le sort du pays intéresse en cas de guerre, je crois que nous devons lui soumettre cette question.

M. TALBOT : Avant que l'honorable député reprenne son siège, j'ai une question à lui poser. Sait-il par expérience que, dans les exercices de tir à la cible, le fusil Ross s'échauffe plus vite que le Lee-Enfield ?

M. SAM. HUGHES : Le fusil Ross tire plus vite. Son calibre est de :300 et celui du Lee-Enfield, de .303. Une balle a moins de vent dans un fusil Ross que dans un Lee-Enfield. Une balle de .311 de diamètre passe dans un fusil Lee-Enfield du calibre de .303, tandis que, dans le fusil Ross, elle traverse un canon du calibre de .300 et, naturellement, la friction est plus grande. Elle échauffe le canon, il est vrai, mais pas trop selon moi.

M. A. N. WORTHINGTON (Sherbrooke) : Je suis responsable en grande partie de la discusssion qui a fourni au représentant de Victoria-et-Haliburton (M. Sam Hughes) l'occasion de prononcer un vigoureux plaidoyer en faveur du fusil Ross. Je me propose de plaider la cause de celui qui porte cette arme. Je désire d'abord féliciter l'honorable député de son beau discours et des données statistiques utiles qu'il nous a fournies. Semblable à un avocat retors qui manque de témoins et de preuves, il aurait bien établi sa thèse, si nous n'avions pas de témoignages à invoquer pour la réfuter.

Si j'ai mentionné ce sujet, c'était dans l'espérance d'engager le ministre à soumettre ce fusil à un essai minutieux et public qui aurait fait taire les critiques de la presse et empêché nos braves miliciens de redouter cette arme, sentiment qui les gagne rapidement. D'une extrémité à l'autre du pays—de Dawson, dans le Yukon, à Saint-Jean du Nouveau-Brunswick, les officiers de la milice ont reçu des rapports défavorabales au sujet du fusil Ross. J'ai cru que je pourrais, par de véhémentes protestations, obtenir que le ministre de la Milice donnât le bénéfice du doute au fabricant qui manufacture le fusil, car le propriétaire de l'armurerie saura bien se défendre lui-même.

Il est manifeste que la milice, la presse et le public du Canada ne sont pas satisfaits du fusil Ross et ils devraient l'être, si nous tenons compte du prix que nous payons. Quoi qu'on ait dit, nous payons le prix le plus élevé qui soit exigé de nos jours sur le marché libre pour un fusil. Cela étant, nous devrions mettre entre les mains de nos soldats la meilleure arme qui existe. Il ne sert de rien de se livrer à une foule de calculs au sujet du prix des fusils. Le ministère de la Milice en a acheté plusieurs et, en 1896, le cabinet conservateur ouvrit un crédit destiné à l'achat de fusils qu'il se procura chez les armuriers d'Angleterre, au prix moyen d'environ $17 chacun. Disons, en passant, que, d'un bout à l'autre de la province de Québec, cet achat de fusils fut reproché au parti conservateur, au cours de l'élection, car on prétendit que c'était encourager le militarisme au Canada.

Le 14 mai, 1906, je posai la question suivante au ministre de Milice et j'en obtenais la réponse ci-dessous reproduite, comme les Débats en font foi :

M. WORTHINGTON demande : Quel est le prix du fusil Ross comparé à celui du fusil en usage: (a) dans l'armée anglaise, (b) dans l'armée des Etats-Unis, (c) dans l'armée allemande.

Sir FREDERICK BORDEN : (a) Le plus récent modèle de fusil de l'armée anglaise (le Lee-Enfield, court) acheté directement du War-office, coûte $24, livré à Ottawa franc de droits. Le coût de fabrication à l'armurerie nationale ne comprend pas le loyer du terrain, l'intérêt sur la mise de fonds, et autres charges et risques du commerce qui n'existent pas pour le Gouvernement.

Des fusils achetés de l'industrie privée coûteraient, d'après les calculs du gouvernement anglais, 44 p. 100 de plus, en Angleterre, que ceux fabriqués à la manufacture royale des armes de main. (A peu près la moitié des fusils pour le département de la Guerre et pour les Indes est commandée à l'industrie privée.)

Dans un rapport fait à son ministre, au mois de décembre dernier, le secrétaire du département de la Défense, en Australie, dit que ce département paie £5 9s. 5d. ($26.58½) pour ces fusils. On ignore si ce prix comprend les frais ordinaires pour le transport et l'emballage. Le département ne possède pas d'autres renseignements sur ce point.

Le ministre répondit qu'il ignorait le prix des fusils en usage dans l'armée des Etats-Unis et dans l'armée allemande.

M. SAM. HUGHES : Je puis offrir à l'honorable député de lui prêter, s'il le désire, un rapport que je possède et qui a été publié par les autorités anglaises.

M. WORTHINGTON : J'ai ces renseignements sous la main. Une lettre d'une des manufactures anglaises les plus renommées d'armes de main, la maison Greener, déclare que celle-ci peut procurer aux autorités canadiennes le plus récent modèle de fusil de l'armée anglaise, avec la baïonnette, au prix de 80 schillings ou de $20, approximativement.

M. A. JOHNSTON : Franc de droits?

M. WORTHINGTON : Non ; mais je crois que les fusils importés pour la milice n'étaient pas imposables jusqu'à tout dernièrement. Du reste, les fusils Ross fabriqués aux Etats-Unis sont entrés en franchise et je ne sache pas qu'il existe de réciprocité avec le pays voisin ni que le tarif de faveur soit applicable à ce dernier.

La lettre de la maison Greener ajoute :

Quant au prix du fusil Lee-Enfield, modèle réglementaire, le fusil actuellement en usage dans l'armée anglaise, nous pourrions vous fournir cette arme, y compris la baïonnette, au prix de 80 schellings environ, si vous en commandiez de grandes quantités.

M. SAM. HUGHES : Quelle est la date de cette lettre ?

M. WORTHINGTON : Le 16 du courant. Le ministre de la Milice nous a dit que la confédération australienne paie à peu près $26 pour ses fusils, mais MM. Greener disent en terminant leur lettre :

Nous pouvons vous apprendre que nous en fabriquons de grandes quantités pour l'Australie à l'heure qu'il est.

Or, si MM. Greener consentent à vendre au Canada des fusils avec baïonnettes au prix de 80 schillings, ils n'exigent assurément pas $26 du gouvernement australien. S'ils le faisaient, ils n'obtiendraient pas la commande, selon moi.

Les premiers fusils Ross furent probablement fabriqués dans les manufactures d'armes de main de la Nouvelle-Angleterre, et il n'est que juste de supposer que le ministre de la Milice aurait pu apprendre quel serait le coût de la fabrication du fusil Ross par des ouvriers d'élite des Etats-Unis. Il semble n'en rien savoir. Pendant qu'il faisait des achats dans le pays voisin, il aurait également pu découvrir quel était le prix de revient du nouveau fusil Springfield mais, vu qu'il paraît l'ignorer, je puis lui dire que le nouveau fusil Springfield avec la baïonnette coûte $16.40. Ainsi, il y a un écart de $8 entre le prix du nouveau springfield et celui du fusil Ross.

M. NORTHRUP : A peu près la moitié.

M. WORTHINGTON : Oui, la moitié. Et pour les 40,000 fusils que les autorités canadiennes ont commandés, il y a un écart de $320,000, un beau denier même dans cette ère de prospérité. Quant aux essais qui ont été faits du fusil, je n'en parlerai pas si ce n'est pour dire qu'à mon avis ils ont été confiés à des personnes assez habiles. Le représentant d'Halifax (M. Wm Roche) a demandé au député de Victoria (M. Sam. Hughes) s'il y avait parmi eux des ouvriers d'élite, et le député de Victoria a répondu " non ".

M. SAM. HUGHES : Sauf le commandant Gaudet.

M. WORTHINGTON : Excepté le commandant Gaudet qui a acquis un peu d'expérience au cours des deux dernières années. Il me semble qu'il aurait dû y avoir des ouvriers d'élite et des armuriers parmi les membres de ce comité. Il s'agit aussi de connaître le nombre des fusils dont l'essai a été fait—s'il y en a eu un ou deux, ou bien plusieurs pris ici et là. Il est possible qu'on n'ait soumis à l'épreuve qu'un fusil ou deux qui avaient peut-être été fabriqués à New-Haven où à l'armurerie Ross. Je consens à donner le bénéfice du doute au fusil Ross. Le 14 mai 1906, j'ai posé, entre autres, la question suivante :

Certaines pièces du fusil Ross sont-elles fabriquées aux Etats-Unis ? Dans l'affirmative, quelles sont ces pièces et quelle compagnie les fabrique ?

Le 19 avril 1906, j'ai demandé le dépôt d'un état de tous les arrangements conclus entre la compagnie du fusil Ross et l'Etat, etc., y compris le ministère des Douanes, et l'honorable M. W. Paterson m'a répondu que les factures ne sont pas communiquées au public. Plus tard, le 14 janvier 1907, j'ai posé les questions suivantes :

1. Quelques pièces du fusil Ross sont-elles fabriquées par MM. Billings et Spencer, de Hartford (Conn.)? Dans l'affirmative, quelles pièces ?

2. Ces pièces sont-elles sujettes au paiement de droits de douane ? Dans l'affirmative, quelle article de la loi les régit ?

3. Cette compagnie a-t-elle l'intention d'établir une manufacture en ce pays ? Dans l'affirmative, en quel endroit ?

4. Cette compagnie est-elle constituée légalement en Canada ? Dans 'affirmative, en vertu de quel statut ou acte?

5. Quels sont les membres de la compagnie?

6. Quels traités, s'il en est, ont été passés entre cette maison et la " Ross Rifle Company " ?

L'hon. sir Frederick Borden, ministre de la Milice a répondu :

Le département de la Milice n'a aucun renseignement à ce sujet. J'ai pris des informations auprès du département des Douanes, ce dernier n'en a pas non plus.

Le 11 février 1907, je renouvelai mes questions sous une forme diffiérente :

1. Est-il vrai que certaines pièces du fusil Ross fabriqué par la compagnie du fusil Ross à Québec sont importées des Etats-Unis ? Dans l'affirmative, quelles sont ces pièces ?

2. Des pièces dudit fusil ont-elles été fabriquées par MM. Billings et Spencer ? Dans l'affirmative, quelles pièces ?

3. Si des pièces de fusil ont été importées des Etats-Unis au cours des cinq dernières années, quelle était la valeur de ces importations et quel est l'article du tarif qui les concerne ?

L'hon. M. William Paterson, ministre des Douanes, répondit :

1. et 2. Il n'est pas d'usage de donner publicité aux particularités des importations inscrites en douane ; mais je suis peut-être en mesure de fournir à l'honorable député des renseignements qui répondront probablement à ses besoins.

3. Un amendement apporté au tarif douanier, le 15 mai 1902, prévoit l'admission en franchise de " tous les matériaux ou parties ébauchés, non finis et les vis, écrous, bandes et ressorts devant servir à la fabrication des fusils dans ces manufactures pour le gouvernement du Canada ". Cette disposition est incorporée dans l'item 464 des résolutions concernant le tarif, présentées à la Chambre des communes, le 29 novembre 1906.

Ensuite, le ministre des Douanes énumèra les importations de matériaux ou pièces devant servir à la fabrication de ces fusils venant des Etats-Unis sous le bénéfice de ces dispositions, d'année en année. Comme il n'avait pas répondu aux premières questions, le représentant de Toronto-nord (M. Foster) le lui fit remarquer. Le ministre des Douanes répliqua :

La réponse apportée par le ministère, c'est qu'il n'est pas d'usage de donner publicité à des inscriptions de nature privée.

L'hon. M. FOSTER : Ce n'est pas ce qu'on demande. Au cours du récent débat, nous désirons savoir quelles sont les parties du fusil qu'on importe et celles qui se fabriquent ici. Voilà l'objectif visé dans les deux premières questions, elles sont tout à fait indépendantes de la douane.

Alors, sir Frederick Borden répondit ainsi à la première question : Oui, des ressorts plats. Quant à la fabrication de quelques pièces par MM. Billings & Spencer, il ajouta :

Non, mais quelque forgeages grossiers à la machine nous ont été fournis par MM. Billings et Spencer.

Il semble y avoir quelque chose de mystérieux dans cette compagnie. Monsieur l'Orateur, mais s'il est possible de fabriquer un fusil au Canada je crois qu'il vaut beaucoup mieux le fabriquer ici, quand bien même il nous coûterait quelques dollars de plus par fusil, pourvu naturellement qu'il puisse être bien fait. Je veux parler de l'accident qui est arrivé à deux fusils à Saint-Jean (N.-B.). J'ai demandé tous les documents relatifs à ce fusil, mais je ne les ai pas encore reçus, cependant j'apprends que le 24 mai dernier deux blocs de culasse ont été repoussés en arrière de fusils qui ont fait explosion, et pour cette raison le tir a été discontinué cette année, ainsi qu'en a fait rapport l'officier commandant, parce que les soldats refusèrent de se servir du fusil Ross, et parce que les officiers n'ont pas été très enclins à le leur ordonner. Je ne sais pas quand ce rapport a été reçu. Je ne sais pas si l'on a fait d'autres inspections après la réception de ce rapport, mais l'on continue à fabriquer le fusil. Mon honorable ami m'a remis une des pièces qui ont été cassées alors.

M. SAM. HUGHES : Je veux dire à mon honorable ami qu'aucune pièce n'a été cassée. C'est tout simplement l'écrou qui s'est dévissé.

M. WORTHINGTON : On m'a dit que le rapport reçu au département mentionnait que cette pièce avait été brisée en trois morceaux dont l'un aurait suffi pour tuer un homme. On a retrouvé deux des morceaux plus tard et le troisième a été perdu. Dans un autre cas la pièce cylindrique en avant du levier s'est brisée, et le morceau qui avait trois pouces d'épaisseur a été lancé en arrière du tireur. C'est pour cette raison que les soldats ont refusé de se servir plus longtemps du fusil et que les officiers n'ont pas jugé à propos de leur en imposer l'usage plus longtemps.

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

## Reprise de la Séance.

### 3e LECTURE.

Après délibération en comité général du projet de loi (n° 73) déposé par M. Pardee relatif aux brevets de la "International Paper Co."

### REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE FUSIL ROSS.

L'heure consacrée à la discussion des bills privés étant expirée la Chambre reprend la discussion sur le fusil Ross.

M. WORTHINGTON : Avant la suspension de la séance j'ai fait remarquer à la Chambre que j'avais inscrit sur le feuilleton des ordres du jour certaines questions concernant la maison Billings et Spencer de Hartford, Conn. J'ai parlé de cette maison plus particulièrement parce que je croyais qu'il était étrange que le département de la milice ne connut pas que certaines pièces du fusil Ross étaient fabriquées dans les états de l'est et expédiées en franchise au Canada. Cependant cette compagnie avait obtenu ses lettres patentes dans notre pays, et à l'époque ou j'ai fait cette enquête elle était à la recherche d'un endroit propice pour manufacturer les pièces du fusil Ross. Je crois qu'à l'époque où j'ai fait cette demande cette maison se préparait à s'établir à Brockville.

Je ne me propose pas de discuter minutieusement les essais que l'on a faits du fusil Ross. Je crois que ces essais ont été surveillés par les personnes les plus compétentes qu'il était probablement possible de trouver au Canada, mais je crois qu'il aurait été mieux d'ajouter à la commission quelques ouvriers experts. On a fait les essais aussi bien que possible, mais je ne crois pas qu'ils aient été suffisants ou complets. Aux Etats-Unis on a fait d'une façon plus complète et plus rationnelle des essais du fusil Springfield qui a été adopté par l'armée américaine. Bien que les soldats américains fussent armés d'un autre fusil, dès qu'on eut achevé de fabriquer un certain nombre de fusils Springfield on en arma les troupes dans les Philippines, à Manille, et autres endroits, et on en fit un essai très complet. Naturellement, nous ne pouvons pas ici faire une guerre simplement pour pouvoir faire l'essai du fusil Ross, mais le ministre aurait pu au moins en distribuer un certain nombre aux régiments dans le pays pour leurs exercices de tir annuel, et de cette manière les militaires d'ex-

périence et qui connaissent un fusil auraient pu donner une opinion raisonnée, et je suis certain que cela aurait épargné plusieurs milliers de dollars au pays.

Un honorable député de la droite a posé, l'autre jour, une question très pertinente. Il a demandé quels résultats le fusil Ross donnait dans le tir à la cible, comparé au Lee-Enfield ou à d'autres fusils. On me permettra de faire connaître l'opinion des tireurs eux-mêmes. A Bisley, sir Charles Ross avait offert un prix pour lequel devait concourir des tireurs avec le fusil Ross et des tireurs avec d'autres fusils. Quelques-uns disent qu'on ne s'est pas servi du fusil Ross à Bisley. Bien qu'il soit vrai qu'on n'ait pas fait usage de ce fusil au grand tournoi du championnat, il y a eu plusieurs autres concours auxquels on pouvait se servir du fusil que l'on voulait. Dans ces tournois, le fusil Ross n'a pas fait très bonne figure. Il y eut un tournoi entre les membres de l'équipe Bisley, qui se divisèrent en deux parties, dont l'une s'est servie du fusil Ross et l'autre du fusil Lee-Enfield. On a choisi parmi les meilleurs tireurs et les moins bons. On a armé les moins bons avec des fusils Lee-Enfield et les meilleurs avec des fusils Ross. Quel a été le résultat ? Le résultat a été que les moins bons tireurs, armés du fusil Lee-Enfield, ont fait de meilleurs coups que les tireurs armés du fusil Ross. Ce fait est assez éloquent par lui-même.

En outre, on me dit qu'un certain nombre de tireurs qui sont plus d'une fois allés à Bisley, ont fait à Montréal un essai du fusil Ross. En dix coups à cinq cents verges, il leur a été impossible de toucher la cible. Un soldat du troisième carabiniers Victoria, qui est allé à Bisley, l'été dernier, n'ayant pas obtenu avec le fusil Ross de meilleurs résultats que ses confrères en avaient obtenu, le jeta par terre en disant qu'il ne valait rien. Si c'est là l'opinion des meilleurs tireurs, il me semble qu'il doit y avoir quelque chose de défectueux dans le fusil ou dans la hausse. Un autre officier, qui avait habitude de très bien tirer, ne pouvait pas du tout toucher la cible. Il monta sur une colline et tira dans un lac ; il découvrit alors que la balle du fusil Ross faisait une déviation d'environ vingt pieds vers la droite. Il ne croyait pas que c'était un défaut très sérieux car du moment que le tireur le connaissait il pouvait le corriger, mais il faut être très bon tireur pour pouvoir se servir d'un fusil de ce genre.

Je suis prêt à admettre qu'il est impossible que ceux qui se sont servis du fusil Ross n'étaient pas des tireurs d'autant d'expérience que d'autres. Mais je vais citer l'opinion d'une personne qui connait ce fusil. Je parle sérieusement, et je ne veux faire ni plaisanterie ni tirer un avantage politique de la situation. L'extrait que je vais lire est pris dans le "Free Press" d'Ottawa. Ce journal dans ses commentaires



sur l'ouverture du concours de tir à Rockliffe l'année dernière disait :

Aux quartiers généraux il y avait plusieurs tireurs d'expérience qui avaient remportés des médailles au concours de Bisley. Le colonel Hughes, M.P., vice-président de la "Dominion Rifle Association" arriva de bonne heure avec le dernier modèle du fusil Ross. Il expliqua les avantages de la hausse récemment inventée, à un groupe de militaires, et ensuite le colonel s'en alla sur le champ de tir pour faire l'essai de son fusil favori. Il n'a pas eu beaucoup de succès.

M. SAM. HUGHES : Vous arrivez un peu tard avec vos renseignements ; j'ai dit tout cela cet après-midi.

M. WORTHINGTON: Ce journal n'est pas très précis sur le résultat obtenu, mais le "Citizen" l'est d'avantage; il donne le nombre de points. Voici ce qu'il dit :

La pluie a cessé de tomber un peu après dix heures, lorsque commençait le tir à six cents verges. Le lieutenant-colonel Sam. Hughes, qui se servait du fusil Ross, a fait cinq fois chou blanc.

M. SAM. HUGHES : Le journal se trompe. J'ai tiré huit coups et je les ai tous ratés. J'ai fait chou blanc chaque fois.

M. WORTHINGTON : Vous avez très bien réussi. Comme je l'ai dit c'est le témoignage d'une autorité que je cite. Voici des tireurs qui sont allés à Bisley et qui manquent dix coups de suite. Conséquemment je prétends que la hausse doit être mauvaise. J'ai entendu parler d'un autre défaut de ce fusil. Je crois qu'après l'enquête qui a été faite à la suite de l'explosion de deux verrous de culasse à Saint-Jean (N.B.) on a découvert qu'une petite vis dans le mécanisme se cassait souvent non seulement pendant le tir, mais pendant les exercices mêmes et que naturellement les soldats en ont aussitôt conclu que si une pièce du fusil était défectueuse, fragile et facile à casser, les autres devaient l'être aussi, et pour cette raison ils refusèrent de se servir du fusil et les officiers ne jugèrent pas à propos de les obliger à s'en servir.

Mon honorable ami, cet après-midi, a été très modéré dans sa critique, mais il y a un point sur lequel je diffère d'opinion avec lui. Il a critiqué un peu trop sévèrement notre ancien ami, le fusil Lee-Enfield.

J'admire beaucoup mon honorable ami ; je l'ai vu tirer avec ce fusil, et j'ai été fier de lui; je crois qu'il réussit mieux qu'avec le fusil Ross. Je veux répéter ce que lord Roberts a dit du fusil Lee-Enfield après la guerre sud-africaine. Il a dit qu'on avait souvent noté le fait que lorsque les Boers trouvaient un fusil Lee-Enfield après le passage des troupes, ils s'en servaient de préférence au fusil Mauser. En outre, M. Haldane, secrétaire d'Etat de la guerre, a dit dans son rapport que le fusil Lee-Enfield avait été soumis a de très rudes épreuves dans l'Afrique du Sud et dans le nord des Indes, et

que partout il avait donné la plus entière satisfaction.

J'arrive maintenant à la partie peut-être la plus sérieuse de la discussion. Je regrette de n'avoir pas à ma disposition plus de documents officiels. J'en ai fait la demande au ministre il y a quelque temps déjà, mais ces documents n'ont pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre. J'ai dit cet après-midi que les commentaires des journaux au sujet du fusil Ross étaient moins que favorables, et que, lorsque tous les documents seraient déposés ainsi que les rapports des différents officiers dans les différents districts, nous y trouverions peut-être la preuve que le département a agi imprudemment en continuant à faire fabriquer ce fusil lorsqu'il n'était pas parfait. Des soldats qui sont allés suivre les exercices d'instructions aux casernes Stanley m'ont rapporté que lorsque des membres de la troupe permanente, non pas de simples recrues, avaient tiré pendant quelques jours avec les fusils Ross, vingt-cinq pour cent de ces fusils après le tir, étaient en si mauvais état que l'on était obligé de les renvoyer aux magasins pour les faire réparer. On me rapporte aussi qu'une forte proportion des dragons royaux canadiens sont revenus blessés après le tir, de sorte que si le fusil Ross manié par des soldats d'expérience comme ceux de la troupe permanente, donne de si mauvais résultats, que pourrait-on en attendre lorsqu'il sera entre les mains de recrues dans une guerre réelle ?

Un autre désavantage de ce fusil, ou plutôt une faute du Gouvernement, est que ce fusil n'a pas de bayonnette. Si un soldat perd le verrou ou si quelque partie du fusil refuse de fonctionner, il se trouve absolument à la merci de l'ennemi parce qu'il n'a pas de bayonnette. Mon honorable ami a parlé cet après-midi des bayonnettes dont on se servait dans le Soudan. Il y eut un scandale éclatant à cette époque au War Office, parce que ces bayonnettes avaient été faites avec un acier trop mou et le plus souvent étaient inutilisables. J'espère que lorsque le département s'occupera de faire fabriquer des bayonnettes, il se souviendra que la fabrication de bonnes bayonnettes est aussi difficile que celle des fusils. J'ai rencontré l'autre jour un voyageur de commerce d'une maison de Sheffield qui me disait que bien que sa maison fabriquât des bayonnettes depuis deux générations, et malgré toute son expérience elle calculait encore sur une déperdition de quinze à vingt pour cent des bayonnettes qu'elle fabriquait chaque année.

Ainsi que je l'ai déjà dit les commentaires des journaux sur le fusil Ross n'ont pas été très favorables. Dans le "Citizen" d'hier encore, je trouve le passage suivant :

Le commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest dit dans son rapport que le fusil Ross avec lequel la police a été armée a montré des défauts si sérieux pendant les exercices de tir qu'on a été obligé de le mettre de côté par crainte d'accidents.

Les membres de la police à cheval sont tous des tireurs expérimentés et de première force ; ils ne tremblent pas lorsqu'ils manient une arme. Si tel a été le résultat avec la police du Nord-Ouest qu'arrivera-t-il si le Gouvernemnt persiste à armer avec le fusil Ross quarante mille miliciens dont une grande proportion sera composée, chaque année, de novices chez lesquels on ne peut pas s'attendre à rencontrer la même précaution dans le maniement des fusils que chez un soldat de profession ?

Ainsi que le " Citizen " l'a déjà dit, ce serait presque un crime que d'armer la milice avec ce fusil, tant qu'il ne sera pas complètement perfectionné. Je crois que le " Citizen " a parfaitement raison de parler ainsi surtout lorsqu'il se base sur le rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest qui vient d'être publié. Le commissaire dans son rapport s'exprime comme suit :

On a découvert des défauts très sérieux dans le fusil Ross avec lequel la milice a été armée de nouveau l'année dernière, lorsqu'on l'a soumis à l'épreuve très rude des exercices annuels de tir à la cible. Aussitôt que ces défauts ont été découverts le tir a été suspendu car on redoutait des accidents graves. Ce fusil est encore entre les mains de la milice.

Au sujet de ce paragraphe, je dois dire que mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) a, tout dernièrement, demandé au ministre de la Milice si la gendarmerie du Nord-Ouest n'avait pas découvert des défauts dans le fusil Ross, et s'il n'était pas vrai qu'elle l'avait mis de côté pour revenir au fusil Lee-Enfield. A cette question le ministre a répondu promptement que ce n'était pas exact. Il paraîtrait que la gendarmerie n'a pas repris le fusil Lee-Enfield, mais le Winchester ; cela semble être la seule différence. A la page 27 je trouve un autre rapport de l'un des jeunes officiers de la gendarmerie, chef de la division " E ", qui dit :

Le tir à la cible avec le fusil Ross n'a pas été terminé, cette année, mais le tir avec le nouveau revolver Colt a donné des résultats extraordinairement satisfaisants.

Il y a quelque chose là-dessous. Le surintendant Sanders commandant le dépôt dit à la page 39 :

A cause de certains défauts que l'on a découverts dans le fusil Ross on n'a pas jugé à propos de terminer le concours annuel de tir à la cible, et les exercices ont été abandonnés avant la fin de la première série.

Le rapport suivant nous vient ensuite du Yukon :

La gendarmerie du Yukon est maintenant armée avec le nouveau fusil Ross et les revolvers Colt. On s'est servi de ces armes dans tous les exercices de tir, et bien qu'il y ait quelques différences d'opinion au sujet des qualités

du fusil Ross tout le monde est d'accord pour dire que le revolver Colt est excellent et donne un bon service, et l'inspecteur Wroughton, de la division "B", dit: On a trouve que le nouveau fusil Ross dont on se sert depuis le mois de décembre dernier avait beaucoup de défauts.

Voici donc plusieurs cas dans lesquels le fusil Ross n'a pas été jugé bon et a présenté des défauts sérieux. Si on y ajoute les deux accidents qui sont arrivés à Saint-Jean (N.-B.), je crois que si l'on ne se hâte pas d'agir, la milice et le public aussi feront écho aux remarques du "Citizen", qui dit que "ce serait presque un crime que d'armer la milice avec ce fusil tant qu'il n'aura pas été perfectionné". Mais sans employer la qualificatif dont le "Citizen" se sert, je ne crois pas m'avancer trop en disant que si l'on ne perfectionne pas bien vite ce fusil, notre milice aura honte de son arme. Mon honorable ami de Victoria a dit dans sa critique du fusil Lee-Enfield que le verrou était tombé si fréquemment pendant la marche—je n'ai pas compris s'il avait dit cent fois ou plus—

M. SAM. HUGHES: J'ai dit que 20 verrous sur 900 étaient tombés. La compagnie Lee-Enfield se rendant compte du défaut a changé la méthode de fabrication de son arme afin de le faire disparaître.

M. WORTHINGTON: Au sujet de l'armement de la police à cheval du Nord-Ouest avec le fusil Ross mon honorable ami (M. Sam. Hughes) a blâmé le Gouvernement d'armer ce corps de troupe avec ce fusil sans envoyer en même temps un armurier. Or lorsqu'il y a au moins vingt-cinq pour cent des fusils se détraquant, cela nécessiterait plusieurs armuriers lors d'une bataille. S'il fallait faire la même chose pour la cavalerie, il faudrait un homme pour quatre chevaux et dans l'infanterie un armurier pour quatre soldats. D'après tout ce que j'ai pu recueillir dans les renseignements que nous a donnés mon honorable ami, la principale différence entre le fusil Lee-Enfield et le fusil Ross me semble être que ce dernier a le mouvement direct en arrière.

Je crois que c'est un grand sujet de honte pour nous, juste au moment où lord Roberts donne une note d'alarme à l'Angleterre et à l'empire parce qu'ils ne sont pas prêts à la défense, que nous armions notre milice avec un fusil qu'elle a de grandes raisons de redouter.

Je crois avoir montré amplement par les extraits que j'ai cités du rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, et par les accidents survenus à l'artillerie de garnison à Saint-Jean (N.B.) que l'on devrait prendre un meilleur soin de nos soldats. Dans notre pays, nous sommes peut être trop portés à mêler la politique à la milice, et au lieu de nous occuper comme nous le devrions du soin de nos soldats nous travaillons plutôt à faire de la politique avec la milice. Prenons par exemple la question du choix des emplacements de camps. Du moment que l'on propose d'établir un camp quelque part, toute de suite les intéressés entourent le ministre ; un comté cherche à faire valoir ses titres au détriment d'un autre et l'on met en jeu toutes les influences politiques possibles. C'est la même chose lorsqu'il s'agit de construire une salle d'exercices militaires.

Il y a plusieurs années que dans Sherbrooke nous demandons une salle d'exercices militaires. Députations après députations sont venues à Ottawa exposer au ministre nos besoins à ce sujet. On nous a promis souvent que l'on construirait cette salle ; on a même inscrit dans le budget, des crédits à cet effet, mais on ne voit rien venir, et finalement mes adversaires libéraux dans Sherbrooke ont commencé à croire qu'ils avaient eux-mêmes besoin de cette salle d'exercices. Ils semblent croire que le fait d'apporter d'aussi longs retards à la construction de cette salle détruisaient leur chance de succès aux élections. Ils ont donc nommé un comité qui a receuilli des statistiques concernant les importations à Sherbrooke, à Trois-Rivières et à Saint-Hyacinthe. Ils ont fait une comparaison entre ces trois villes, et ils ont découvert que les recettes douanières à Sherbrooke étaient le double des recettes à Trois-Rivières et à Saint-Hyacinthe. Ils en ont conclu que Sherbrooke avait droit d'avoir une salle d'exercices militaires tout autant que les deux autres villes qui en avaient déjà qui ont coûté $75,000 ou $80,000 chacune, bien qu'il n'y eut qu'un brave petit régiment de quatre compagnies dans chaque ville tandis que nous avions à Sherbrooke un régiment d'infanterie, une partie d'un régiment de cavalerie, un service d'intendance, un service d'ambulance de campagne, et un ou deux autres services de milice.

Après avoir tenté inutilement tous les moyens, un des chefs libéraux écrivit au ministre qui a la distribution des faveurs dans ce district, et se plaignit très amèrement que le parti libéral allait souffrir parce que Sherbrooke n'obtenait pas sa salle d'exercices militaires. Le ministre repondit qu'il serait temps pour les citoyens de Sherbrooke de demander une salle d'exercices quand il éliraient un député libéral. Je crois que c'est pousser les choses un peu trop loin et il est à peu près temps que le ministre de la Milice s'occupe de milice et fasse quelque chose pour nos soldats.

M. W. N. NORTHRUP (Hastings-est): Monsieur l'Orateur, j'ai été excessivement peiné lorsque cet après-midi mon honorable ami de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) a saisi la Chambre de cette question, de ne pas voir l'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden) à son siège, car il était véritablement à regretter qu'il n'ait pas eu le plaisir d'entendre cette douce

musique et cette défense du fusil Ross, plaisir qu'il aurait probablement eu pour la première et la dernière fois.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'honorable député réclamer si vigoureusement et faire valoir si éloquemment les avantages que l'on attribue au fusil Ross et, aussi exposer les points faibles des autres fusils; j'ai été obligé d'en venir à la conclusion d'abord qu'il était triste qu'il n'y eut pas un peu d'intelligence quelque part dans le monde en dehors du Canada, car il est parfaitement clair qu'aucune autre nation n'est armée avec un fusil propre à mettre entre les mains d'hommes civilisés. Secondement il m'a fait plaisir d'apprendre de la bouche de l'honorable député que l'on avait fait subir tant d'améliorations au fusil Ross. Il nous a mentionné dix ou douze améliorations apportées au fusil Ross modèle n° 2. N'est-il pas juste que nous critiquions la commande immense de fusils que le Canada a donnée à la "Ross Rifle Co.", lorsque celle-ci a fourni un fusil si défectueux qu'avant de pouvoir le mettre entre les mains de la milice il a fallu corriger une douzaine de défauts.

Ce fusil a été condamné depuis le Yukon jusqu'à la mer. Tous ceux auxquels on l'a donné, gendarmerie, milice ou volontaires, l'ont condamné et mis de côté.

Il y a certainement peu de personnes dans cette Chambre, probablement peu dans le Canada qui ont eu plus d'expérience de la guerre que l'honorable député de Victoria, et cependant lorsqu'il s'est agi pour lui de donner le résultat de son expérience personnelle au sujet de ce fusil, il nous a dit qu'il n'avait pu frapper la cible une seule fois sur les huit coups qu'il a tirés avec le fusil Ross. Je crois que ce sont là des faits que nous ne pouvons pas oublier. Voyons quels sont les faits qui sont indiscutables et que l'honorable ministre de la Milice n'ose pas nier.

J'éprouve la même difficulté que mon honorable ami qui m'a précédé éprouvait à traiter cette question en se basant sur les réponses données par le ministre de la Milice aux questions qui lui ont été posées dans cette Chambre. Nous avons ces réponses et nous constatons qu'elles se contredisent les unes les autres. Lorsque le ministre de la Milice nous a donné une réponse qui contredit carrément une autre donnée par le ministre des Douanes (M. Paterson) il est facile de comprendre la difficulté que nous éprouvons à discuter cette question d'une manière juste, impartiale et calme. Nous avons les documents de l'année dernière et sans nous occuper de ceux de cette année parce que nous n'avons pas encore les comptes de l'année courante, nous avons assez de faits et de statistiques pour nous permettre de nous former une opinion, et décider si le marché que le ministre de la Milice a fait avec sir Charles Ross lorsqu'il a signé ce contrat malheureux avec la Ross Rifle Company est un marché intelligent.

C'est en 1903 que sir Charles Ross arrive pour la première fois sur la scène. Autant qu'il paraît vraisemblable, il n'a apporté ici que son titre et le dessin d'un fusil. Il possédait plus cependant que quelques autres Anglais distingués qui sont venus dans ce pays, et naturellement il méritait-davantage et s'attendait à réussir mieux qu'eux. Il y a quelques jours seulement notre attention a été appelé sur Guy Tracy Robins qui a fait son apparition dans les prairies sans autre chose qu'un complet en flanelle et une raquette de tennis, et qui dans un an a pu récolter $500,000. Est-il étonnant que sir Charles Ross, portant un titre impérial et possédant un dessin de fusil, ait réussi à tirer du trésor du Canada environ $830,000? Le ministre de la Milice nous a dit que le prix de ces fusils est de vingt-cinq dollars la pièce. Cela peut être le prix inscrit au contrat, mais je crois que notre expérience de ces dernières années dans cette Chambre doit nous porter à reposer bien peu de confiance dans les chiffres inscrits dans un contrat, pour éclairer le pays sur la somme réelle que nous payons. Je surprendrai peut-être le ministre de la Milice, si je lui dis qu'à la fin du dernier exercice nous avions payé à la Ross Rifle Company près de deux cents dollars pour chaque fusil que nous avons reçu d'elle. Ce sont les propres chiffres du ministre. Le 14 mai dernier, à la page 3246 du Hansard (V.A.) la question suivante a été posée au ministre :

Combien de fusils la "Ross Rifle Company" a-t-elle fabriqués depuis son organisation?

La réponse fut :

Nombre total jusqu'à date 16,500.

Combien en a-t-on distribué à la milice jusqu'à date?

Le 14 mai 1906, après trois ou quatre années de fabrication, le nombre de fusils que le Gouvernement a reçus de la compagnie Ross, le ministre ne pourra pas le nier car c'est lui-même qui a donné les chiffres, était de 4,695. Arrêtons-nous un instant pour étudier ces chiffres. Pendant trois ans cette riche compagnie a livré au gouvernement du Canada 4,695 fusils et combien avons-nous payé pour cela ? Je ne voudrais pas demander au ministre d'accepter ma parole à ce sujet, mais les comptes publics et le rapport de l'auditeur général sont devant nous, et s'il veut prendre la peine de consulter, le rapport de l'auditeur général de 1903, à la page Q—109, il constatera qu'à l'ouverture des négociations avec sir Charles Ross avant que la compagnie n'eut dépensé un seul sou, le Gouvernement avait payé $62,971, et qu'en 1904, à la page Q—116, nous avions payé à sir Charles Ross la somme de $159,262. En 1905, page Q—100, nous avions payé $260,000, et pendant l'exercice se terminant le 30 juin 1906 nous avons payé $347,689.22, faisant un total en chiffres ronds de $830,000

que le pays a payés à sir Charles Ross pour 4,695 fusils.

Le ministre voudra peut-être nous dire qu'il a avancé de l'argent sur d'autres fusils. Il faut évidemment qu'une avance ait été faite sur d'autres fusils jusqu'à concurrence de la différence entre le coût de quatre mille fusils à $25 chaque, soit $100,000, et la somme de $830,000.

Est-ce là un marché d'affaires ? Est-ce qu'un ministre voúdrait faire pour lui-même un marché de ce genre ? Je ne le crois pas. La première entente avec sir Charles Ross a été que le pays lui paierait $25 par fusil. Nous n'avons pas de copie du contrat devant nous, mais il n'y a aucun doute que ce document contenait la condition ordinaire de ne payer que 75 p. 100 de l'ouvrage fait. Il est évident que l'on a mis à profit cet article du contrat, et je défie le ministre de contredire ses propres chiffres, car ce sont ses propres chiffres que je cite, lorsque je dis qu'étant autorisé à payer les fusils $25 la pièce, et à accorder une avance de 75 p. 100 il a payé $830,000 pour 4,695 fusils seulement. Et quelle sorte de fusils est-ce? Lorsque nous payons un fusil $179 nous avons droit de nous attendre à avoir quelque chose de bon. Or le ministre de la Milice nous a dit qu'il avait envoyé mille de ces fusils à la gendarmerie du Nord-Ouest, et nous avons pu constater de quelle qualité ils étaient, car je vois dans deux rapports différents de l'inspecteur de police que l'on a été obligé de discontinuer les exercices de tir annuels parce que les gendarmes ne voulaient plus se servir du fusil Ross.

M. SAM HUGHES : L'honorable député sera-t-il assez bon de nous citer le rapport d'un inspecteur à cet effet ?

M. NORTHRUP : Je serai très heureux d'appuyer mon assertion sur des documents. J'ai dit que deux inspecteurs de police avaient fait des rapports condamnant le fusil Ross, et à la page 13 du rapport du commissaire Perry. Je lis ce qui suit :

On a découvert des défauts très sérieux dans le fusil Ross avec lequel la gendarmerie a été armée de nouveau l'année dernière, lorsqu'on l'a soumis à l'épreuve très rude des exercices annuels de tir à la cible. Aussitôt que ces défauts ont été découverts, le tir a été suspendu car on redoutait des accidents graves.

A la page 39 du rapport je crois que le surintendant Saunders dit ce qui suit :

A cause de certains défauts que l'on a découverts dans le fusil Ross on n'a pas jugé à propos de terminer le concours annuel de tir à la cible, et les exercices ont été abandonnés avant la fin de la première série.

Voyons maintenant le contraste entre une arme convenable et pouvant donner un bon service et une arme mal faite ou défectueuse :

Le tir avec le revolver Colt a été bon et ce revolver est une arme sur laquelle on peut compter, et qui est propre à tous les usages. Un grand nombre de soldats de divisions appartiennent au club de tir auquel le département de la Milice a prêté des fusils Lee-Enfield. Pendant les mois d'été, des exercices ont eu lieu tous les mercredis et samedis après-midi, et la saison s'est terminée par le concours annuel. De beaux prix ont été offerts, et on a été témoin de joutes très contestées. Le tir en général a été très bon.

Mais le ministre de la Milice ne veut pas du fusil Lee-Enfield que l'expérience prouve être un fusil de première classe, et il dépense $830,000 pour mettre entre les mains de notre milice le fusil Ross dont les soldats eux-mêmes ne veulent pas se servir. L'honorable député (M. Sam. Hughes) a parlé des préjugés qui existent contre le fusil Ross. Je trouve qu'il est tout naturel que les Canadiens aient certains préjugés contre un fusil qui est fabriqué par une compagnie ou par un individu dans les conditions que l'on connaît, mais c'est certainement vouloir abuser de la crédulité du monde, c'est certainement porter une accusation injuste et non fondée que de dire que les Canadiens de toutes les parties du pays, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, sont dominés par le préjugé dans leur opposition au fusil Ross. Il y aurait certainement plus de bon sens à dire que le fusil est mauvais, que le ministre a commis une faute lorsqu'il en a donné la commande, et qu'il devrait chercher à se retirer de ce mauvais pas le plus tôt possible. Cela aurait certainement plus de bon sens que de dire que ceux qui se plaignent de ce fusil sont préjugés. Mais il y a plus que cela. Non content de faire payer un prix exorbitant pour ce fusil, la compagnie Ross réclame des dommages. L'auditeur général fait remarquer dans sa correspondance que la compagnie Ross a perdu les droits que lui donnait son contrat, et bien que nous n'ayons pas vu ce contrat, il est difficile de comprendre qu'il ait été fait de telle manière, que même après les admissions du ministre, il ne puisse pas être annulé. Quelques lettres ont été échangées avec l'auditeur général à ce sujet, puis la question a été renvoyée au sous-ministre de la Justice.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami ne désire pas fausser les faits ?

M. NORTHRUP : Je ne les fausse pas.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce n'est pas du contrat pour les fusils avec la compagnie Ross que l'auditeur général parle, mais d'un achat de hausses. Il ne s'agissait pas du tout de l'achat des fusils.

M. BERGERON : La dernière fois que la Chambre a discuté cette question, le ministre a promis de déposer devant nous une copie du contrat entre sir Charles Ross et le Gouvernement.

Sir FREDERICK BORDEN : Les documents sont en voie de préparation ; copie du contrat a déjà été déposée sur le bureau de la Chambre il y a deux ou trois ans.

M. BERGERON : Il s'est élevé récemment une discussion dans la Chambre sur la question de savoir si le contrat était signé par sir C. Ross seul ou par une compagnie, et j'ai fait remarquer que le meilleur moyen de décider la question était pour nous de voir les signatures qui sont apposées au contrat.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai le contrat ici ; je vais le remettre à l'honorable député.

M. NORTHRUP : Dans tous les cas, la question a été renvoyée au sous-ministre de la Justice dans le but de savoir si la compagnie avait ou n'avait pas droit à des dommages parce qu'elle avait cessé de faire les hausses. Ces hausses entraient dans la fabrication du fusil, modèle n° 1, mais le Gouvernement a décidé de prendre le fusil, modèle n° II, et le sous-ministre prend un grand soin de dire dans sa lettre qu'il est d'avis que le Gouvernement a autorisé la compagnie à faire le changement. Je cite la lettre de l'auditeur général.

Monsieur,—Au sujet de votre lettre du 19 décembre dernier, relative à un paiement en à-compte sur le contrat avec la " Ross Rifle Company " pour les hausses, dans laquelle vous dites " Quant à la balance qui reste à payer en vertu du contrat, bien que le département sera, nul doute, obligé de la payer, on n'a pas insisté sur la livraison du reste des hausses ; vu qu'un nouveau fusil connu sous le nom de modèle n° II, a été adopté en place du modèle pour lequel les hausses avaient été commandées. On avait livré un nombre suffisant de hausses pour le fusil modèle n° 1, mais pour le fusil modèle n° II elles n'étaient plus nécessaires.

Je désire faire remarquer que, vu que la compagnie Ross n'a pas rempli son contrat, j'ai des doutes si le Gouvernement est tenu de faire d'autres paiements pour cet objet.

Je dois donc demander que l'on ne fasse plus de paiements sur ce contrat à même la lettre de crédit, et que vous vous renseigniez auprès du département de la Justice au sujet de la responsabilité du Gouvernement en la matière.

Voici la réponse du département de la Justice :

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 27 écoulé, 72-15-2, relative au contrat avec la " Ross Rifle Company " pour les hausses de fusil, je désire vous dire que si, ainsi que les arguments semblent le montrer, il est vrai que l'on a cessé d'en fabriquer à cette époque, et parce que (à la demande du Gouvernement je suppose), le fusil que devait fournir la compagnie Ross a été changé du modèle n°1 au modèle n° II, les hausses commandées n'étaient plus d'aucune utilité dans la fabrication du nouveau fusil, je suis d'avis que les entrepreneurs ont droit à être payés pour l'ouvrage qu'ils ont fait, " quantum meruit ", suivant les conditions du contrat. La somme à payer dans ce cas-là, devra être suivant les dépenses nécessaires que la compagnie a faites en vertu de son contrat, plus telle allocation pour profits que les faits peuvent justifier. De sorte que si l'on peut faire une estimation du profit que la compagnie aurait réalisé si le contrat avait été exécuté en entier, on pourra payer à la compagnie sur les déboursés qu'elle a faits, une somme proportionnée aux profits qu'elle aurait réalisés si elle avait fabriqué et livré toutes les hausses dont elle avait reçu la commande.

Aucun avocat ne peut avoir d'objections à cela, mais l'opinion du sous-ministre de la Justice est basée sur la supposition que c'est le Gouvernement qui a ordonné de cesser de fabriquer le fusil modèle n° 1. Et si ce que le ministre lui-même nous a dit est exact, l'acte le plus mauvais que le Gouvernement a jamais accompli est certainement celui d'avoir fait fabriquer le fusil modèle n° 1. Le Gouvernement devrait avoir honte d'avoir signé un tel contrat, et si le fusil modèle n° 1 n'était pas tel qu'on avait promis de le faire, la compagnie Ross n'avait certainement aucun droit à des dommages, parce que le fusil qu'elle disait être un bon fusil était un fusil inférieur, différent de celui qui avait été commandé. Et cependant, la compagnie a eu l'audace de réclamer des dommages parce que les hausses qu'elle a faites pour un fusil qu'elle disait être bon et dont on n'a pas pu se servir, ne pouvaient pas être utilisés dans la fabrication du modèle n° II, qui semble être le seul fusil présentable que la compagnie ait fourni. Toute la question peut être résumée en deux mots, et il est inutile pour moi d'occuper plus longtemps l'attention de la Chambre. Il est admis que lorsque le Gouvernement a donné cette commande à sir Charles Ross, aucun pays civilisé n'avait encore adopté ce fusil. Je serais surpris si j'apprenais que le ministre ait jamais pris la peine de s'informer si le fusil avait été soumis aux autorités militaires en Angleterre. Puis-je demander au ministre si cela a été fait ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, il a été soumis.

M. NORTHRUP : Et il n'a pas été accepté, car on ne s'en sert pas aujourd'hui en Angleterre, le Canada a été le seul de tous les pays civilisés du monde à consentir à adopter le fusil Ross qui a été soumis aux autorités impériales, mais que des hommes de la stupidité de lord Roberts et lord Wolseley n'ont pas su apprécier. Ils ont préféré conserver le fusil Lee-Enfield qui a rendu de si grands services sur plusieurs champs de bataille. Sir Charles Ross est donc venu au Canada, et quelle absurdité pour un petit pays comme le nôtre, où l'art militaire n'est encore après tout qu'un amusement, de dépenser des millions de dollars pour faire des expériences sur un simple jouet pour voir si l'on ne pourrait pas, avec l'aide de sir Charles Ross, le perfectionner après qu'il avait été rejeté par les autorités im-

périales. Ne nous contentant pas d'un fusil qui a été trouvé assez bon pour les troupes impériales d'Angleterre et pour les troupes des Etats-Unis, nous avons voulu inventer et gaspiller notre argent dans l'espérance de trouver quelque chose de mieux. Le ministre a dit qu'il payait ce fusil bon marché. Je dis que c'est un des plus chers fusils connus. Il serait cher à n'importe quel prix, et cependant $25 pour un bon fusil est encore un prix trop élevé. Je vois dans les débats de cette année des réponses qui diffèrent de celles qui ont été données l'année dernière relativement au coût des fusils. Je prends la responsabilité de dire que le fusil Lee-Enfield coûte en Angleterre 3 livres et 15 schellings, et je défie à ce sujet la contradiction. Aux Etats-Unis, le fusil américain avec magasin, mais sans bayonnette, coûte $14.90. A ce prix il faut ajouter 24 cents pour une baguette de fusil en trois morceaux et $1.43 pour une bayonnette de 12 pouces de longueur. De sorte que, le fusil américain coûte $16,00. Si le ministre s'était donné la peine d'examiner les archives de son propre département, il aurait vu que dans la dernière année du gouvernement conservateur nous avions acheté 20,000 fusils en Angleterre au prix de $17.59 la pièce.

M. SAM. HUGHES : Comment l'honorable député explique-t-il que pendant les douze dernières années le gouvernement impérial a acheté 200,000 fusils à $27 la pièce, et un lot de 200,000 à $24 ?

M. NORTHRUP : Si je disais moi-même ce que l'honorable député vient de dire, je serais prêt à expliquer et à appuyer mon assertion, mais je me refuse à accepter la responsabilité de faire la preuve de toutes les assertions que l'honorable député veut faire. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, l'honorable député lui-même a donné lecture dans cette Chambre du compte rendu d'une vente de fusils de Lee-Enfield à 3 louis 15 schellings, en ces dernières années, en Angleterre. Est-ce que je me trompe ?

M. SAM. HUGHES : Je répondrai à l'honorable député lorsque le temps sera arrivé.

M. NORTHRUP : J'espère que l'honorable député répondra à ma question. Ces faits sont incontestables. Le ministre s'est engagé à acheter un fusil qui a été rejeté, ou au moins qui a été offert et n'a pas été accepté, ce qui équivaut à un sujet, par les autorités impériales, et pour lequel il a consenti à payer $25, beaucoup plus cher que ce que le gouvernement américain et le gouvernement impérial paient pour leurs fusils, et beaucoup plus aussi que le prix que le gouvernement canadien lui-même avait payé pour le fusil Lee-Enfield acheté il y a dix ans des autorités impériales. Je prétends qu'il y a là extravagance ou incapacité. Du moment que le ministre eut signé ce contrat, une compagnie comprenant les meilleurs noms du Canada se forma avec grand éclat pour fabriquer le fusil. Je ne me rappelle pas de tous les noms ; mais on mentionnait ceux de sir Thomas Shaughnessy, du sénateur Béique, du sénateur Gibson et de M. Angus. Il était certainement difficile de trouver de meilleurs noms parmi les capitalistes du Canada, et cette compagnie obtînt tout de suite un crédit considérable à cause des noms responsables qui paraissaient sur son prospectus. Mais lorsque la question fut posée dans la Chambre, on découvrit que cette compagnie n'avait jamais existé, et qu'elle n'avait rien du tout à faire avec le fusil Ross. On nous dit que le seul propriétaire de la compagnie Ross est sir Charles Ross lui-même. Lorsque le temps sera arrivé pour l'honorable ministre de donner des explications, il nous dira probablement quel avantage particulier il y avait pour le pays à ce que sir Charles Ross vint ici nous offrir un fusil encore à l'essai et engager le pays dans une dépense de plus de $800,000, en retour de laquelle nous n'avons eu que 4,695 fusils. Dans l'une des réponses que le ministre a données à certaines questions qui lui ont été posées, on voit que les fusils vendus par les petits manufacturiers d'armes en Angleterre, coûtent plus cher à cause de l'intérêt et du loyer du terrain. Je voudrais savoir combien, sur chaque fusil, sir Charles Ross fait payer d'intérêt et de loyer pour le terrain sur lequel sa fabrique est construite, terrain que le Canada a donné à la " Ross Rifle Co."

Pour quelle raison a-t-on donné ce champ de bataille historique à la compagnie Ross ? et pourquoi le pays s'est-t-il engagé à lui payer des sommes aussi considérables ? Cet après-midi, l'orateur qui m'a précédé a donné lecture d'une lettre montrant qu'une petite fabrique d'armes à Birmingham se préparait à vendre le fusil Lee-Enfield pour 80 schellings y compris la bayonnette qui coûte 7 schellings et demi, de sorte que cette maison particulière de Birmingham offre de vendre le Lee-Enfield au public pour $18 ou $19, et je défie le ministre de nier l'assertion que le fusil a été acheté des autorités impériales pour 3 louis et 4 schellings. Mais il y a un autre aspect à cette question.

Il ne suffisait pas que le ministre eut fait ce contrat. Ce n'est pas une preuve de l'intelligence du département de la Milice que, d'avoir fait un contrat de ce genre, et l'on s'étonne parfois que l'honorable premier ministre ait permis à son collègue de faire un contrat comme celui-ci et de ne pas l'en punir. Mais ce qui est bien pis, c'est qu'on ne paraît pas s'occuper du tout du sort du soldat. On n'y a pas songé du tout quand on a fait ce contrat. Est-il jamais venu à l'esprit de quelques-uns que le soldat canadien, qui donne son temps et son argent par pur amour et désintéressement pour son pays, n'avait pas des droits ? Figurons-nous le blâme que l'on aurait pu attacher au mi-

nistre de la Milice (sir Frederick Borden) si ce verrou qui s'est cassé en trois morceaux et à effleuré la tête de ces soldats, en avait frappé un et l'avait tué. Ce n'est qu'un simple hasard qui a fait que les conséquences n'aient pas été plus sérieuses. Le soldat a dû entièrement à sa bonne étoile de n'avoir pas perdu la vie dans cet accident, et d'après ce que l'on entend dire, on ne court de dangers que derrière ce fusil, et non pas en face.

Je ne me propose pas de parler plus longtemps. Pour me résumer, je dirai d'abord que le contrat qui a été fait est mauvais. J'ai montré qu'après trois ans d'existence, il ne pouvait y avoir de contrat plus révoltant et plus extravagant. Réfléchissons un instant : le département a payé $830,000 et la compagnie Ross a livré 4,685 fusils, dont mille ont été à la gendarmerie du Nord-Ouest qui les a rejetés ; 500 ont été distribués à la troupe permanente qui n'a pas pu s'en servir et 320 ont été envoyés à Saint-Jean, dont nous n'avons rien entendu dire sinon qu'ils ont été condamnés.

De sorte que pratiquement, nous n'avons pas un seul fusil de service à montrer pour cette dépense de $830,000. Quelle est l'utilité d'une milice dans ce pays ? Sûrement nous ne l'avons pas simplement pour le plaisir de la chose, et il doit certainement y avoir une idée sérieuse dans le projet. Il pourra venir un temps où nous aurons besoin de soldats, bien que nous espérions que ce temps ne viendra jamais ; mais supposons que ce besoin se soit fait sentir pendant les trois dernières années, dans quel empêtrement se serait trouvé le ministre de la Milice (sir Fred. Borden). Il aurait été obligé de dire aux soldats canadiens appelés à la frontière que tout ce qu'il avait à leur fournir de fusils était ce qui revenait au pays en vertu des articles non exécutés du contrat Ross.

Il est certain que si le ministre a le pouvoir de faire des contrats, le peuple doit lui demander un compte strict de la manière dont il se sert de ce pouvoir. Sans vouloir atténuer les autres scandales qui ont été dévoilés dans cette Chambre, sans infirmer en rien la gravité de plusieurs accusations portées contre ce Gouvernement, je crois que depuis les jours très sombres de notre histoire politique, ceux du scandale au sujet des rations de marche, il n'a pas été porté contre ce Gouvernement d'accusations capables de faire rougir davantage les partisans qui approuvent le marché passé avec la Ross Rifle Company. Il ne s'agit pas ici simplement d'une question d'argent, de la somme à payer, parce que le Canada est un pays riche ; et bien que nous ne désirions pas gaspiller notre argent, nous pouvons supporter cette perte ; mais c'est le danger inutile que nous faisons courir à nos troupes. Si nous nous trouvions dans l'obligation de les appeler pour réprimer des troubles à l'intérieur ou défendre nos frontières, nos soldats au lieu d'être armés aussi bien qu'ils pourraient l'être et comme les troupes anglaises le sont, tout ce qu'ils auraient comme arme en retour d'une dépense d'environ un million de dollars serait quelques centaines de fusils si défectueux que ceux entre les mains desquels on les met, que ce soit la milice volontaire, la force permanente ou la gendarmerie du Nord-Ouest, n'en veulent pas et les mettent de côté.

Sir FREDERICK BORDEN : Je regrette qu'il m'ait été impossible d'être présent dans la Chambre lorsque ce débat a commencé. J'aurais beaucoup aimé à entendre le discours auquel vient de faire allusion l'honorable député (M. Northrup) en termes moqueurs, parce que je suis certain que ce discours devait faire un contraste frappant avec celui que nous venons d'entendre pendant une demi heure.

Quels que soient les défauts de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes), quelles que soient nos divergences d'opinion, je puis au moins dire de lui qu'il est prêt en tout temps à combattre à visage découvert. Je ne saurais faire le même compliment à l'honorable député (M. Northrup) qui vient d'adresser la parole, car je suis forcé d'avouer que depuis trente ans que j'ai l'honneur de siéger au Parlement, je n'ai jamais entendu une relation de faits plus erronée, plus injuste, plus injustifiable que celle qu'il nous a donnée pendant une demi-heure, véritable tissu de faussetés depuis le commencement jusqu'à la fin. Comme j'ai déjà assez longuement porté la parole sur cette même question devant la Chambre, il y a à peine quelques jours, je ne m'attarderai pas à répéter ce que j'ai dit. Je ne sais pas si l'honorable député (M. Northrup) était à son siège quand j'ai donné mes explications, mais il n'a pas dû s'y trouver, car, malgré son zèle de partisan outré, malgré sa science à faire paraître sous un jour favorable les plus mauvais procès, je ne crois pas qu'il a dû entendre ce que j'ai dit, car il n'aurait pas osé faire les déclarations qu'il a faites. On voudra bien me permettre, toutefois, de répéter en résumé mon premier discours.

L'honorable député s'est non seulement moqué de l'honorable député qui a soulevé ce débat (M. Sam. Hughes), mais il a cru qu'il était de bon ton de jeter le ridicule à la face d'un gentilhomme écossais, porteur d'un titre honorifique et qui, autant que j'ai pu m'en convaincre, est un homme honorable dont le nom n'a jamais été souillé. Je parle de sir Charles Ross. Je ne savais pas que l'honorable député (M. Northrup) était aussi anti-britannique qu'il paraît l'être...

M. NORTHRUP : Il ne l'est pas.

Sir FREDERICK BORDEN : J'étais plutôt porté à croire qu'il aimait parfois à déployer son loyalisme...

M. NORTHRUP : C'est vrai.

Sir FREDERICK BORDEN... et d'en parade ; mais il s'est donné la peine de faire une digression au sujet pour insulter un gentilhomme, simplement parce qu'il appartient à la noblesse anglaise. Il n'avait pas d'autre but apparent. L'honorable député dit que le marché est imprévoyant : il a même employé des épithètes violentes pour le qualifier. Je dirai à l'honorable député qu'en 1900, lorsque le Canada voulut acheter des fusils—c'était pendant la guerre sud-africaine—il n'en put trouver un millier dans la Grande-Bretagne. J'ai cru que c'était le devoir du Gouvernement, dans les circonstances, d'assurer le plus tôt possible la fabrication de nos propres fusils. J'étais en Angleterre en 1900 et je me rendis auprès des fabricants d'armes portatives de Birmingham, pour les induire à venir s'établir au Canada. J'admets qu'il est très désirable que nous ayons le même fusil dont se sert l'armée anglaise, quand la chose est possible, au cas où notre milice serait jamais appelée en service actif. Notre fusil diffère si peu du lee-enfield que nous n'appréhendons aucun embarras sous ce rapport.

Je n'ai pas pu amener les fabricants de Birmingham ni aucun fabricants d'Angleterre à accepter l'offre que je leur faisais. Sir Charles Ross se trouvait ici à ce moment. Ce n'était pas son premier voyage au Canada, car, comme on le sait, il habitait depuis plusieurs années dans la Colombie-Anglaise, où il se livrait à de grands travaux d'exploitation de forces hydrauliques pour des fins d'énergie électrique. Il me fut présenté, je crois, par M. Mackenzie, associé de M. Mann, et il était porteur de plusieurs lettres de recommendation des citoyens les plus distingués du pays.

Il m'apprit qu'il fabriquait à ce moment aux Etats-Unis des fusils de chasse du modèle de ceux qu'il fabrique maintenant au Canada. Il ajouta qu'il consentirait à construire ici une fabrique d'armes de même calibre et employant le même projectile que le fusil Lee-Enfield. J'ai pensé que c'était de ma part un acte patriotique de proposer au Gouvernement et pour celui-ci de profiter de cette occasion de doter le pays d'une fabrique qui fournirait des fusils au Canada. C'était certainement une œuvre plus patriotique que celle dans laquelle l'honorable député s'est engagé en voulant prévenir la milice contre le fusil canadien.

Telle est brièvement l'origine de l'établissement au Canada de la fabrique d'armes de sir Charles Ross. L'honorable député s'est attaqué au contrat. Ce n'est pas moi qui l'ai dressé ; c'est un avocat, un avocat probablement aussi habile que notre ami l'est lui-même, je veux dire le sous-ministre de la Justice. C'est lui qui, aidé d'autres juristes, a rédigé le contrat relatif à la fabrication des fusils canadiens.

Quant aux mérites de l'arme, j'ai nommé une commission composée de plusieurs personnes pour les apprécier. Leurs noms ont été cités plusieurs fois à la Chambre. Elles étaient toutes gens pratiques. Plusieurs d'entre elles avaient fait la campagne sud-africaine et d'autres étaient officiers marquants dans les associations de tir. J'invitai cette commission à venir siéger à Ottawa et à faire rapport sur ce fusil. C'est ce qu'elle fit et son rapport fut favorable. Je ne possède aucune connaissance technique des armes, mais j'acepterai l'appréciation d'hommes comme le lieutenant-colonel Anderson, du ministère de la Marine et des Pêcheries, un ingénieur de distinction, un homme parfaitement renseigné, je crois, sur les qualités que doit posséder un fusil ; le colonel Otter ; le colonel Gaudet, expert dans la fabrication des armes ; l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Sam. Hughes) ; le colonel Gibson, ancien commandant de district et président de l'association de tir du Dominion. Ces personnes étaient les membres de la commission et elles examinèrent le fusil canadien pendant plusieurs semaines. C'est sur un rapport favorable de ces militaires que le fusil fut adopté.

M. NORTHRUP : C'était le modèle n° 1.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que oui. L'honorable député parle du modèle n° 1, du modèle n° 2 ; il ne sait peut-être pas qu'il existe dans tous les pays du monde des modèles nos. 1, 2, 3, 4 et même 5,, et plus dans les fusils de l'armée. Jamais un fusil n'a été fabriqué qui fut parfait dès les premières épreuves. Je ne m'attarderai pas cependant sur de telles futilités, qu'un novice même connaît. J'ajouterai relativement au rapport de cette commission qu'il est en substance exact, que le fusil est de première qualité et que les défaults qu'on a relevés sont peu importants et insignifiants. Les experts de mon ministère disent que le fusil n'a aucun défaut fondamental.

Mes remarques n'ont peut-être pas beaucoup de suite, mais je vais m'efforcer de répondre une à une aux objections qu'ont soulevées l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) et de Sherbrooke (M. Worthington). Le premier s'est en quelque sorte éloigné de son sujet pour le plaisir de faire de la finasserie, si je puis employer cette expression, en voulant faire croire que les fusils qui ont été livrés et distribués ont en réalité coûté plusieurs centaines de piastres chacun. Il dit que 4,000 fusils ont été distribués.

Je ne me rappelle pas exactement le nombre, mais je crois que c'est 30,000 qui ont été jusqu'ici livrés et acceptés. L'adjudication stipule 52,000 fusils, et en vertu des conditions du contrat—un contrat qui n'est pas imprévoyant, mais équitable—le département peut les payer jusqu'a concurrence de 75 p. 100 du total, au fur et à mesure de la fabrication, sur un ordre attesté par un

comptable licencié. Le Gouvernement a avancé les fonds sur la foi d'un rapport d'un comptable autorisé, le colonel Wurtele, homme honnête et intègre et de l'inspecteur des armes portatives. Au lieu de 4,000 fusils, comme a dit l'honorable député, plus de 30,000 ont été livrés.

M. NORTHRUP : J'ai pris mes chiffres dans le rapport même du ministre.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, et l'honorable député a bien pris garde de choisir les chiffres de douze mois auparavant, afin de montrer la question sous un aussi mauvais jour que possible, bien qu'il sache que le nombre des fusils délivrés a été mentionné plusieurs fois déjà devant la Chambre à la présente session, et qu'il est consigné au hansard. C'est un échantillon de l'esprit de droiture qui anime l'honorable député ; c'est un échantillon des moyens qu'il emploie pour monter l'opinion de la milice contre le fusil dont elle est armée. L'honorable député a parlé du marché, ayant relevé certaines allusions à ce sujet dans le rapport de l'auditeur général. Il a voulu faire croire que le marché était tombé en déchéance et que le Gouvernement aurait pu l'annuler, parce que certaines contions n'auraient pas été remplies. S'il s'était donné la peine d'étudier, il aurait découvert qu'il s'agissait d'un marché de mince importaance ayant trait à la fabrication d'étalons pour éprouver les fusils. Mais l'honorable député était si impatient de créer une fausse impression au sujet de cette arme et de tirer avantage des moindre détails pour arriver à son but, qu'il ne s'est même pas donné la peine de se renseigner sur la nature de cet appareil. Il est facile de voir, par ses remarques, qu'il croyait et qu'il croit même encore en ce moment que l'étalon vérificateur s'adapte à l'extérieur du fusil, à la mire, par exemple. Mais l'étalon vérificateur sert à l'inspection des fusils, et permet de constater si toutes les parties de l'arme sont à l'étalon. L'honorable député s'est efforcé de mystifier au sujet du prix du fusil. Je n'ai pas voulu le contredire, mais il se trouve que j'ai en ma possession une lettre du War Office qui établit que les dernières commandes de fusils Lee-Enfield aux fabricants d'Angleterre ont été livrées à raison de $22 pièce. Ajoutez 20 p. 100 pour les droits de douane et vous axez un fusil de $26.40 livré au Canada, sans compter les frais de transport et d'inspection.

M. WORTHINGTON : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire pourquoi nous imposons 20 p. 100 aux fusils qui nous viennent d'Angleterre, tandis que nous exemptons toutes les parties du fusil Ross qui nous viennent des Etats-Unis ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne vois pas l'apropos de cette question...

M. WORTHINGTON : Pour me renseigner seulement.

Sir FREDERICK BORDEN...quand on sait qu'aux termes du marché, sir Charles Ross a le droit d'importer des Etats-Unis en franchise un nombre très restreint de parties qui entrent dans la fabrication de son fusil. Je dirai qu'on a tout fait pour tâcher de fausser l'opinion au sujet de la portée de la clause du contrat qui a trait à l'importation de ces parties. On affirme que la maison Ross ne fabrique pas de fusils, mais ne fait qu'assembler les parties qu'elle importe. Il est pourtant bien facile de constater que la fabrique emploie 500 hommes en permanence et que chacune des parties du fusil doit subir de nombreuses manipulations.

Je ferai remettre à l'honorable député un livret illustré montrant l'outillage et les différents procédés que doit subir l'acier. Monsieur l'Orateur, il n'y a pas une fabrique au monde ou toutes les parties de l'arme sont fabriquées. Il faut nécessairement que l'acier vienne du dehors, mais il se trouve précisement que nous ne manufacturons pas au Canada de lingots d'acir; il faut se les procurer ailleurs. On les importe, je crois, en ce moment, de l'Angleterre. Un jour viendra, j'espère, où nous les manufacturerons au Canada, mais ce n'est pas la faute à sir Charles Ross si nous ne les manufacturons pas encore. Il ne manufacture ni le fer ni l'acier ; il fabrique simplement des armes avec une certaine variété d'acier. Il en est de même de certaines autres parties du fusil, des ressorts, des vis qui ne sont fabriqués dans aucune manufacture d'armes au monde. Il faut les acheter ailleurs et, au Canada, nous ne sommes pas encore assez avancés pour manufacturer ces produits. Le jour n'est pas éloigné cependant ou nous nous suffirons à nous-mêmes. Cependant, nos honorables collègues emploient comme arme d'attaque contre sir Charles Ross et par ricochet contre le Gouvernement des faits qui sont communs à toutes les fabriques d'armes de l'univers, et qu'ils pervertissent à loisir.

M. WORTHINGTON : Je m'oppose à ce que le ministre dise que je pervertis les faits. Il s'agit ici d'une question d'intérêt national.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est ce que je pense moi-même.

M. WORTHINGTON : Et j'ai l'intention de rester fidèle à la milice.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député a une curieuse manière de témoigner son dévouement à la milice. Est-ce en essayant par tous les moyens possibles de compromettre une grande entreprise nationale—la fabrication des fusils pour l'armement de nos soldats—qu'il donne la preuve de ce dévouement ? Au contraire, il tâche de semer la méfiance au sein de ceux

qui sont appelés à se servir de cette arme et de les empêcher de l'employer, quand il sait, ou s'il ne le sait pas, il devrait le savoir, qu'il ne s'est pas produit un seul accident....

M. SAM. HUGHES: Très bien, très bien.

Sir FREDERICK BORDEN... ni mortel ni autre dans le maniement de ce fusil, et j'ose affirmer qu'il n'y a pas un autre fusil au monde qui ait un record aussi satisfaisant.

M. WORTHINGTON: L'honorable ministre a-t-il le rapport du chef de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et comment se fait-il que ce corps ait cessé de se servir du fusil Ross ?

Sir FREDERICK BORDEN: J'aurai quelques rapports à lire avant de terminer, et l'honorable député ne sera peut-être plus aussi content après cela de trouvé des arguments défavorables au fusil Ross, afin de préjuger l'opinion.

Je disais donc que j'ai ici une lettre du War-office établissant que le fusil Lee-Enfield coûte $22, ce qui équivaut à $26.40 livré au Canada, sans compter les frais de transport et d'inspection. L'honorable député parle de ce que coûte certains fusils au gouvernement des Etats-Unis. Il ignore probablement que ces fusils sont fabriqués par l'Etat.

Il n'y a pas que je sache, une seule fabrique d'armes aux Etats-Unis qui fabrique des fusils pour le Canada excepté la fabrique nationale, propriété du gouvernement. Naturellement ce budget de dépenses ne comporte aucun intérêt sur les sommes engagées, ni aucune autre des obligations qui sont nécessairement à la charge des compagnies ou des particuliers qui se livrent à cette industrie. Personne n'a cru, je suppose, que sir Charles Ross s'en venait ici pour établir une institution de bienfaisance. N'est-ce pas que l'honorable député n'a pas eu cette idée? Et s'il est juste, comme j'ai toujours pensé qu'il l'était, jusqu'à il y a un instant, il ne doit pas s'opposer à ce que sir Charles Ross fasse un profit raisonnable sur la fabrication des fusils ; je ne pense pas que personne au Canada refuse de payer à sir Charles Ross ou à quiconque travaille pour le gouvernement canadien une rémunération légitime pour leur travail. Non, je ne le crois pas.

Je dis donc que le gouvernement des Etats-Unis paye $17 pièce pour ses fusils, sans la baïonette, n'en déplaise à l'honorable député qui a affirmé injustement le contraire, ce qu'il ignorait sans doute. En Angleterre, le War-office paie $22 pièce pour des fusils qu'il fait fabriquer par des industriels. L'honorable député a dit : Mais nous avons acheté en 1895 environ 30,000 ou 40,000 fusils que nous avons payés en moyenne de $17 à $18 pièce. Je dirai à l'honorable député que ces fusils furent achetés pour le Canada par une personne qui occupe maintenant dans notre pays le grade élevé de chef d'état major, le général Lake et le général m'a lui-même déclaré que le prix des fusils avait subi une baisse de 10 à 15 p. 100 presque aussitôt après son arrivée en Angleterre. Pourquoi ? En fait, c'est la règle dans tous les pays du monde de fabriquer un nouveau modèle à un prix beaucoup plus élevé pendant les dix premières années, afin de défrayer le coût de l'installation. Lorsque le général Lake est allé en Angleterre pour faire l'achat de ces fusils, la période de fabrication à prix élevé était passée; les prix subirent une baisse et le Canada en profita.

Ceci se produit partout et se produira au Canada sans doute. A la lumière de ces explications, l'éloquence enflammée de l'honorable député se trouvera avoir été entièrement gaspillée. Il a essayé de faire croire que nous avons payé trop cher nos fusils. C'est le contraire qui est la vérité. Nous payons un prix raisonnable pour nos fusils et nous désirons que sir Charles Ross réalise à l'avenir un profit légitime, bien que j'aie la certitude qu'il n'ait pas gagné d'argent jusqu'ici. Il a probablement fabriqué à perte, à cause de certaines difficultés qui se sont présentées.

L'honorable député a dit que le War-office n'a pas approuvé le fusil Ross. Je ne sais pas si sir Charles Ross lui a demandé de l'approuver, mais parce que le War-office ne l'a pas adopté, ce n'est pas une raison pour qu'il soit mauvais. Le War-office n'a pas adopté le fusil des Etats-Unis, ni celui de la France ni celui de l'Allemagne. Personne n'osera prétendre, je suppose, que ces différents fusils ne valent rien parce que le War-office ne les a pas adoptés. Si le raisonnement de l'honorable député a du fond il doit de nécessité s'appliquer aussi bien à tous ces fusils, et il faudrait conclure qu'ils ne valent rien parce que le War-Office ne les a pas adoptés, tout comme le fusil Ross ne vaut rien, d'après lui, pour n'avoir pas été adopté par le War-office. Voici donc pour la valeur du fusil.

L'honorable député a jugé à propos de parler de réponses contradictoires. Je défie l'honorable député de me montrer que des réponses contradictoires aient été données ou de me prouver que tout ce que j'ai dit devant la Chambre au sujet du fusil Ross n'est pas fondé sur les faits.

M. NORTHRUP: Je m'empresserai dès demain de donner satisfaction au ministre sous ce rapport.

Sir FREDERICK BORDEN: Très bien. L'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) a parlé longuement de l'éclatement de quelques fusils et d'autres accidents secondaires survenus dans le Nouveau-Brnnswick. Un autre honorable député a

déclaré devant la Chambre, il y a une couple de semaines, mais je ne puis, je suppose, citer sa déclaration, que deux fusils avaient éclaté, volé en pièces, pour employer l'expression dont on s'est servi ici, blessant grièvement le tireur, celui sans doute auquel l'honorable député de Sherbrooke semble porter un si profond intérêt. Nous avons fait venir ces fusils et nous les avons maintenant au ministère de la Milice. Voici maintenant le rapport original de M. le colonel Cotton, signé de sa main, et je vais en donner lecture à la Chambre :

314.15.19.

Etat-major général, 22 février 1907.

Le directeur général de l'artillerie à l'honorable ministre de la Milice.

Sujet: Avaries survenues à des fusils Ross dans le 3e régiment d'artillerie canadienne, à Saint-Jean (N.-B.)

Relativement au rapport du commandant du district militaire n° 8, au sujet des avaries éprouvées par deux fusils Ross du type 1, le n° 689G et le n° 926G, distribués au 3e régiment d'artillerie canadienne, à Saint-Jean (N.-B.). Ces fusils ont été envoyés ici et l'inspecteur des armes portatives en a fait l'inspection...

M. HUGHES : Qui est-il ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le major Pym.

...Dans le n° 689G, le manchon s'est graduellement dévissée et a échappé par l'effet du recul, laissant tomber une petite rondelle à ressort et les pièces de la détente. La détente qui nous a été remise avec le fusil est intacte...

Ce sont les fragments de cette pièce qui auraient rempli l'espace quand elle a éclaté.

...Sa forme étrange a fait croire qu'elle était brisée...

L'officier ne savait pas apparemment si cette pièce était brisée ou non.

M. WORTHINGTON : L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il a reçu un rapport de l'officier commandant ce régiment ?

Sir FREDERICK BORDEN : J'ai mieux que cela. J'ai un rapport fait à Ottawa par le major Pym et le colonel Cotton, et je crois que l'honorable député n'osera pas mettre en doute l'honnêteté et la franchise de ces deux officiers.

M. WORTHINGTON : Je voudrais savoir si le ministre a le rapport de l'officier qui était présent lors de l'accident, le rapport de celui qui était à Saint-Jean même, pas à Ottawa.

Sir FREDERICK BORDEN : Les fusils sont ici et nous avons le rapport de l'inspection de deux experts.

M. SAM. HUGHES : Est-ce l'officier commandant à Saint-Jean qui a envoyé les fusil à Ottawa ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

...Il est impossible maintenant de dire si le manchon a été dévissé accidentellement ou intentionnellement.

La projection des pièces en arrière a été causée par l'effet du ressort en question et non par l'explosion.

Le seul défaut relevé dans le fusil n° 926G est l'échappement d'une petite vis dans le renfort du cylindre. La qualité du fusil n'en est aucunement affectée et le défaut n'est pas l'effet d'une explosion ni d'un éclatement. Le fusil est parfaitement sûr...

Je veux qu'on remarque ces paroles et qu'on les prenne en note.

...L'officier commandant le 3e régiment d'artillerie canadienne parle de ces accidents comme l'éclatement de la culasse de deux fusils le 24 mai 1906.

L'expression "éclatement" implique quelque commotion violente avec détonation, et l'inspecteur des armes portatives me dit qu'il n'y a aucune preuve d'éclatement, et qu'il n'y a jamais eu et qu'il n'y a pas encore de danger à tirer ce fusil.

Il est impossible, comme on l'a supposé, qu'une cartouche frappée par le percuteur avant la fermeture de la culasse détonne prématurément....

Qu'on remarque bien ces paroles :

...S'il s'était produit une telle explosion prématurée, les indications ne manqueraient pas,

W. H. COTTON, colonel,
Directeur général de l'artillerie.

Le colonel prit tant de soin à s'assurer que c'était bien les armes défectueuses qu'on lui avait envoyées, qu'après avoir examiné les deux fusils et les avoir trouvés en si bon état, il télégraphia à l'officier commandant, à Saint-Jean, pour savoir s'il était absolument certain que ces fusils étaient ceux qu'on avait trouvés en défaut. C'est le court et le long de cette terrible histoire des fusils qui tiraient par les deux bouts. C'est toute l'histoire en deux mots. Elle donne une juste idée de la conduite loyale et patriotique de ces honorables députés, qui ont fait tout en leur possible pour me trouver en faute et trouver le Gouvernement en faute, et pour préjuger l'opinion contre ce fusil en faisant croire que le fusil est dangereux.

Quant aux fusils de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, je n'ai pas encore eu le temps de lire le rapport qui a été préparé. J'en parlerai peut-être au cours de la discussion de mes crédits. Dans l'intervalle, j'ai reçu de la part des officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest un rapport très flatteur sur le fusil Ross et je vais le lire. Voici :

Procès-verbal des délibérations d'un conseil tenu à Regina le 19 janvier 1903, et les jours suivants, afin de faire rapport sur le fonctionnement du verrou dans le fusil Ross n° 252, après une longue exposition à un froid intense.

Président: J. H. McIllree, sous-commissaire. Illree.

Membres: MM. les inspecteurs A. C. Macdonell et E. Gilpin-Brown.

Rapport.

Le lundi, dans la nuit, le thermomètre marquant au minimum 8 degrés, le fusil fut exposé au froid jusqu'à trois heures de l'après-midi, le lendemain, alors que plusieurs coups furent tirés à intervalle, puis le magasin épuisé rapidement ensuite. Le fonctionnement fut parfait, facile et dégagé.

Le 14 février, le froid étant intense, le thermomètre baissant jusqu'à 47 degrés et ne s'élevant qu'à 16 pendant le jour, le fusil fut à nouveau exposé au froid pendant 48 heures et déchargé à intervalle, puis rapidement, et encore une fois le fonctionnement du verrou donna entière satisfaction.

J. H. McILLREE,
Sous-commissaire.
A. C. MACDONELL,
Inspecteur.
E. GILPIN-BROWN,
Inspecteur.

(Vu et approuvé).
A. BOWEN PERRY,
Commissaire.

Telle est l'opinion de ces personnes, y compris M. Perry, sur le fusil Ross. J'ai déjà lu devant la Chambre le mémoire que M. White, directeur de la gendarmerie à cheval a préparé au sujet du fusil Ross et je me permettrai de le lire de nouveau. Le voici :

J'ai déjà expliqué à au moins une demi-douzaine de reporters et correspondants de journaux que la gendarmerie à cheval a trouvé quelques défauts au fusil Ross. Nous avons acheté mille fusils Ross qui étaient les premiers que la fabrique a produits. Ils furent éprouvés avant d'être expédiés dans le Nord-Ouest. Au début, la police en fut très satisfaite, mais après l'avoir soumis à de dures épreuves, le tir rapide et l'usage forcé, le fusil fut trouvé défectueux. Les fournisseurs ont manifesté le désir de corriger tous les défauts. Ils ont offert d'envoyer dans le Nord-Ouest des armuriers pour remplacer les parties faibles ou bien d'échanger les mille fusils pour d'autres de fabrication plus récente. Je ne saurais trouver rien de plus à dire dans le sens que vous appelez l'état d'efficacité.

A la vérité, ces 1,000 fusils seront échangés pour d'autres qui sont prêts à la distribution. Une demi-douzaine de fusils seront ou ont déjà été envoyés dans le Nord-Ouest, où ils subiront l'examen et l'épreuve, et je suis presque certain que dans quelques semaines la gendarmerie à cheval sera armée de fusils Ross qui donneront entière satisfaction.

M. SAM. HUGHES : Est-il fait mention dans quelque rapport d'accidents qui seraient arrivés avec le fusil Ross dans le Nord-Ouest ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le fusil Ross n'a causé aucun accident quelconque à personne. Cependant on a soulevé cette clameur, parmi un petit groupe, c'est vrai, mais qui peut causer bien du mal. Je n'attribuerai pas de motis intéressés. J'ai toujours considéré l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) comme un homme à l'esprit droit, mais je crains que la ligne de conduite qu'il a suivie sur cette question n'ait porté atteinte à sa bonne réputation. Je ne sais pas s'il poursuit un but ; j'espère que non, mais je fais appel à l'esprit de justice de toute la députation pour obtenir qu'elle patiente pendant quelque temps encore. Ce fusil sera distribué graduellement dans toute la milice dans le cours de l'année ; il subira l'épreuve aux camps d'instruction, et je demande aux honorables députés d'attendre encore une seule saison et de permettre une nouvelle épreuve de fusil avant de prononcer leur jugement. Je dois dire que jamais une épreuve loyale et efficace de cette arme n'a encore été faite. Mais quand elle l'aura été, si le fusil n'est pas ce qu'il doit être, je serai le premier à demander au Parlement de nouveaux crédits pour le remplacer. Je ne doute pas cependant du résultat final, et je supplie nos honorables collègues d'accorder une chance raisonnable au fusil Ross, avant de le condamner irrémédiablement. Je demande pour lui le *fair play* britannique.

Toute autre conduite manquerait de patriotisme. Ces condamnations générales ne reposent absolument sur rien. Soyons justes pour nous-mêmes ; faisons ce qui se ferait dans tous les pays du monde dans les mêmes circonstances. J'oserais dire que l'univers entier n'a jamais donné l'exemple d'un débat comme celui-ci ni d'un semblable langage quand une fois un pays a délibérément adopté son type de fusil.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : On a tant parlé fusil et mon honorable collègue (M. Sam. Hughes) a tellement rempli l'atmosphère de la Chambre d'ardeur guerrière que je me lève en tremblant quand il y a tant de poudre dans l'air. Le ministre de la Milice a paru indigné des réflexions de l'honorable député d'Hastings (M. Northrup), mais il a fait amende honorable vers la fin de son discours en reconnaissant que l'honorable député est un homme à l'esprit droit. Le ministre de la Milice a paru fâché et il semblait croire que c'est inconstitutionnel de soulever des objections contre le fusil Ross. Eh bien, nous avons entendu jusqu'ici beaucoup de discussion sur ce sujet, et il est fort probable que nous en entendrons encore. Les membres de l'opposition ont un devoir à remplir ; ils sont obligés de surveiller le bon emploi des deniers publics et de voir à ce que nos volontaires soient armés convenablement pour la défense du pays, et il sied mal au ministre de la Milice, comme chef de la milice canadienne, de s'emporter parce que son administration est soumise à la critique.

L'honorable député d'Hastings a déclaré que nous avons payé trop cher ce fusil, et je partage son opinion comme étant parfaitement juste. Nous avons cité un document officiel dans lequel il est dit que le fabricant

devait livrer 12,000 fusils pour le 1er janvier 1904, mais qu'il n'en avait livré que 4,000. J'ai demandé, l'autre jour au ministre de la Milice combien de ces fusils avaient été livrés jusqu'ici au Gouvernement, et il m'a répondu qu'il y en avait 6,500.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui, jusqu'au 1er janvier 1906 ; quatorze mois passés.

M. BERGERON : C'est exactement ce que l'honorable député d'Hastings a dit.

Sir FREDERICK BORDEN : Mais moi, je parlais du mois de janvier 1907.

M. BERGERON : Non. L'honorable député d'Hastings parlait d'après le volume que je tiens à la main. J'ai demandé moi-même il y a quelques jours :

Combien la compagnie Ross avait-elle livré de fusils au gouvernement du Canada à la date du 1er janvier 1906 ?

Le ministre a répondu : 6,500. Mon but en faisant cette demande à ce moment était de montrer la contradiction entre la réponse donnée à la Chambre par un membre du Gouvernement et les réponses données dans une autre Chambre du Parlement par un autre membre du Gouvernement. L'honorable ministre ajouta :

25,500 ont été livrés avant le mois de novembre 1906.

Combien avaient coûté ces fusils à ce moment ? Ils avaient coûté $736,817.40.

Sir FREDERICK BORDEN : Je suppose que l'honorable député ne tient pas à dénaturer le sens de mes paroles. Il ne me rend pas justice. Nous avions commandé 50,000 fusils, qui étaient réellement en cours de fabrication, et une forte partie de cette somme représente l'avance de 75 p. 100 sur les fusils non livrés.

M. BERGERON : Je lis la réponse que le ministre m'a donnée.

Sir FREDERICK BORDEN : Il devrait la lire en entier.

M. BERGERON : Certainement ; je ne pouvais faire autrement, car elle est dans le hansard. J'ai demandé encore ce qui suit :

Combien de fusils Ross le Gouvernement a-t-il reçus depuis le mois de janvier 1906, jusqu'au mois de mai 1906, et combien le Gouvernement avait-il payé jusque-là à la compagnie Ross ?

Le ministre a répondu : 4,000.

La somme totale payée à la compagnie de fabrication du fusil Ross, jusqu'au mois de mai 1906, y compris le paiement pour les fusils livrés et toutes les avances faites au fur et à mesure de l'exécution de la commande, selon les conditions du marché, est de $736,817.40.

Ceci est admis, et je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre de la Milice se formalise des remarques de l'honorable député d'Hastings (M. Northrup) qui, en effet, citait textuellement. L'honorable ministre fait semblant d'attacher beaucoup d'importance à la nécessité de conserver la réputation du fusil Ross. C'est embrouiller les cartes, car notre opposition ne s'arrête pas là. L'honorable ministre nous demande " Qu'avez-vous à dire contre sir Charles Ross ? N'est-il pas un gentil garçon ? C'est un gentilhomme anglais et il porte un titre." Le ministre dit que l'honorable député d'Hastings se moque des Anglais et de l'aristocratie anglaise, parce qu'il a parlé de sir Charles Ross. Le ministre défend sir Charles. Il le trouve gentilhomme et habile. Oui, toute la députation a désormais la conviction qu'il est très habile, comme le prouve le marché qu'il a passé avec le Gouvernement. Pour montrer la valeur de ce marché et comme le Gouvernement a été soigneux dans sa rédaction, le ministre a dit que c'est le sous-ministre de la Justice qui a rédigé l'acte, un homme très habile, bien plus habile, parait-il, que l'honorable député d'Hastings et un juriste remarquable.

Le ministre a-t-il lu ce contrat ? S'il ne l'a pas lu, il devrait le lire. Il accorde tout à sir Charles Ross et rien au Gouvernement, si ce n'est des fusils bons ou mauvais. Lisons chacune des clauses du contrat. Mais je passe tout de suite à la pire. Aux termes de la clause 6, sir Charles Ross doit livrer au Gouvernement 12,000 fusils avant le mois de janvier 1904. Il ne l'a pas fait et ne s'est pas soucié de le faire, car rien dans son marché ne l'y oblige. La clause 8 stipule qu'il pourra être payé d'avance, mais à une condition, une condition importante, c'est qu'il ne devra pas recevoir plus que 75 p. 100 du total à l'avance.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre encore une fois ? Il dit que le contrat stipule que sir Charles Ross peut être payé d'avance. Il n'y a rien de tel. Le Gouvernement fait des avances au fur et à mesure de l'exécution du marché jusqu'à concurrence de 75 p. 100 de la valeur, rien de plus. Il n'y a pas d'avance sous aucune aucune autre acception du mot.

M. BERGERON : Je vais consigner la clause 8 dans le " Hansard " :

Le Gouvernement paiera les 12,000 fusils mentionnés dans la clause 2 du contrat au taux de $25 l'unité. Le Gouvernement paiera, sur les crédits votés à ces fins par le Parlement, pour tous les fusils qu'il commandera subséquemment, selon les stipulations dudit contrat, le même prix de $25 par fusil, à moins que, advenant quelque demande pour un plus grand nombre de fusils, une des parties contractantes notifie l'autre partie que le prix de ces fusils en nombre égal sur les marchés de la Grande-Bretagne a, relativement au prix alors courant, ou augmenté ou diminué, et dans ce cas le prix stipulé de $25 aura cessé de faire loi ; mais le prix des fusils ainsi com-

mandés et à être commandés par la suite dépendra d'une autre convention à conclure entre les parties, ou à défaut de telle convention, le prix sera déterminé conformément aux stipulations de la clause 9 dudit contrat. Le prix de tous les fusils stipulés dans le contrat ou qui seront livrés en vertu des stipulations dudit contrat, sera payable contre livraison, pourvu toutefois qu'après l'établissement de ladite fabrique et l'installation de l'outillage pour son exploitation le fournisseur ait droit au paiement, avant la livraison, de toutes les sommes réellement dépensées à la fabrication des fusils, ou parties et accessoires des fusils destinés à la livraison durant l'année alors courante, tels paiements ne devant être faits que sur un état certifié produit par le fournisseur lui-même et attestant, de manière à satisfaire l'inspecteur officiel des armes portatives, dans une déclaration signée par lui, le montant ainsi dépensé. Mais dans aucun cas ces paiements ne dépasseront 75 p. 100 du prix des fusils, le fournisseur s'engageant dès qu'il a reçu lesdites avances à assurer et tenir assurés contre l'incendie au bénéfice du Gouvernement et pour un montant égal à celui de l'avance lesdits fusils et leurs parties et accessoires.

Ainsi, je répète que non seulement devions-nous payer le prix des fusils qui devaient nous être livrés, mais nous devions aider M. Ross en lui payant une avance de 75 p. 100 sur les fusils en cours de fabrication. Mais ce n'est pas tout. Nous avons parlé du prix de ces fusils dans une précédente discussion. Je veux que l'honorable ministre comprenne bien que je ne discute pas la sagesse de la fabrication de ce fusil au Canada. Je ne veux pas lui laisser croire que je cherche à oter la confiance de la milice dans le fusil Ross. Je soutiens qu'il n'a pas fait un contrat favorable au Canada. Je soutiens qu'il aurait dû continuer à importer des fusils d'Angleterre jusqu'à ce que nous ayons été sûrs de pouvoir en faire fabriquer ici qui fussent de bonne qualité et à un prix raisonnable, à meilleur marché même qu'en Angleterre. A propos des prix, je n'en ai pas la liste devant moi en ce moment, mais l'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) a donné le prix du fusil Lee-Enfield, du fusil Lee-Metford, et du fusil de l'armée américaine et chacun d'eux se vend à un prix moins élevé que celui payé pour le fusil Ross.

L'honorable député a mentionné le coût de l'emballage et des frais de transport et de douane. Mais pourquoi les armes importées pour notre usage seraient-elles imposées ? L'argument n'est pas sérieux. J'espère que le ministre n'a pas deux manières de voir, l'une pour le fusil Ross et l'autre pour les fusils importés. Que dit-il de la clause 10 de notre contrat avec la compagnie ? Aux termes de cette disposition, sir Charles Ross n'a-t-il pas le privilège d'importer franc de douane tout ce qu'il faut pour la fabrication des fusils ? Voici cette clause :

Le fournisseur aura le droit d'importer au Canada franc de douane et en nombre strictement requis pour la mise en exploitation de sa fabrique tous les outils et machines-outils qui ne sont pas fabriqués dans le pays, et tous les matériaux ou parties ébauchés et non ouvrés qui lui serviront dans la fabrication des fusils destinés à l'Etat, ou dans le cas où il serait perçu des droits de douane sur les outils, machines-outils, parties ou matériaux ci-devant mentionnés, le fournisseur aura droit à une remise ou " drawback " des droits ainsi perçus ; pourvu aussi que le fournisseur ait le droit d'importer en franchise ou ait le droit à un ' drawback " ou la remise des droits de douane perçus sur les parties ouvrées qui entrent dans la fabrication desdits fusils et consistant en vis, écrous, bandes et ressorts ; et pourvu encore qu'en aucun temps pendant la durée dudit contrat si la demande des fusils par le Gouvernement devient telle que le fournisseur est obligé d'augmenter la production de son usine, alors l'outillage, les machines et matériaux qui ne sont pas fabriqués au Canada et qu'il importera au nombre strictement requis pour la fabrication bénéficieront également de l'exemption de droits ou à la remise ou " drawback ".

Est-ce que nous ne faisons pas tout en notre possible aux termes de cette clause pour aider sir Charles Ross ? Nous lui permettons d'importer en franchise, mais l'honorable ministre ajoute les droits de douane sur tous les autres fusils que nous pourrions importer. Le ministre ne doit pas avoir une si piètre opinion de notre intelligence pour croire que nous pouvons nous en laisser imposer par un raisonnement aussi boiteux.

Mais il y a pis que cela encore. Nous sommes dans les obligations de sir Charles Ross, aux termes de ce contrat, qui a un commencement, mais n'a pas de fin. Il n'y a pas de limite de temps de spécifiée dans cette pièce. Advienne la découverte de quelque nouveau procédé que le Gouvernement voudrait employer, nous sommes tenus de donner au fournisseur un avis de douze mois par écrit disant qu'il devra fabriquer des fusils à l'étalon du type nouveau, de sorte que le contrat peut durer éternellement et le Gouvernement est lié irrévocablement.

Toute cette transaction est entourée de mystère. Je ne connais pas personnellement sir Charles Ross, et je suis toujours disposé à accorder la meilleure réputation possible à tout le monde, mais je sais qu'à son arrivée au Canada sir Charles Ross forma une compagnie. On trouvera dans le recueil des lois du Canada, chapitre 96, Edouard VII, une loi constituant en corporation la compagnie de fabrication de fusils Ross, à responsabilité limitée. C'était en 1902. L'honorable ministre de la Milice a parlé des grands noms qui figurent dans la charte. Oui, en effet, nous voyons entre autres les noms de :

Sir Thomas Shaughnessy, de Montréal, sir Charles Henry Augustus Frederick Lockhart Ross, l'honorable Wm Gibson, de Beamsville, l'honorable F. L. Béïque, de Montréal, Donald D. Mann. . .

Je n'ai pas rencontré jusqu'ici les noms d'aucun grand guerrier excepté que ce sont de beaux noms.

. . .Frederick Nicholls et Wallace Nesbitt, tous de la ville de Toronto, de concert avec telles autres personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie sont constitués en corporation sous le nom de " The Ross Rifle Company, Limited ".

C'est une puissante compagnie et ce sont de grands noms et la charte est très bien rédigée. Mais est-ce bien là la compagnie avec laquelle le Gouvernement fait affaire aujourd'hui ? Pas du tout. Lisons le contrat :

Convention faite en double ce 27e jour de mars 1902, entre sir Charles Ross, baronet, de Balnagowan, ci-après désigné comme le fournisseur, d'une part.

Pourquoi sir Charles Ross a-t-il formé d'abord cette compagnie ? Il croyait évidemment ne pas avoir assez de capital personnellement pour exploiter cette entreprise, et il se décida de former une compagnie. Plus tard, il s'aperçut qu'il n'avait pas besoin de tant de capital, et il renonça à former une compagnie. La tâche lui fut grandement facilitée. La ville de Québec lui donna de grands avantages. Le conseil municipal lui donna des avantages. Toute la population était enchantée de la perspective et toute la population encouragea l'entreprise. C'est probablement la raison pour laquelle il s'aperçut qu'il pouvait se passer de la compagnie. Il reçut donc de nombreux encouragements. Il n'avait pas besoin de l'argent de ses amis, vu que le Gouvernement lui payait d'avance jusqu'à concurrence de 75 p. 100 sur le prix des fusils.

Quand je veux me renseigner sur le mérite du fusil, je m'en rapporte généralement aux gens du métier, et le seul soldat qui ait un bon mot à dire de cette arme est mon honorable collègue de droite (M. Sam. Hughes).

M. HUGHES : L'honorable député voudrait-il me nommer aucun soldat qui s'est prononcé contre ce fusil ?

M. BERGERON : Certainement. L'honorable député n'est pas sans avoir écouté et entendu l'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington). L'honorable député (M. Hughes) est le seul soldat que j'aie entendu faire l'éloge de ce fusil. Je ne connais rien personnelement contre ce fusil, mais j'ai entendu des soldats dire qu'ils ne voudraient pas s'en servir. La gendarmerie à cheval l'a rejeté. Après avoir payé ces fusils $25 pièce, nous voyons que la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest les a refusé et même les explications de l'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden) ne peuvent mitiger le fait. Ne suis-je pas en droit alors de discuter cette question pour découvrir s'il n'existe pas quelque irrégularité ? Le contingent de Bisley n'a pas voulu s'en servir. L'honorable député de Victoria (M. Hughes) nous a dit que tous les nouveaux fusils ont des défauts et que le lee-enfield comme tous les autres avait dû être amélioré et perfectionné. Pourquoi donc avons-nous préféré acheter une arme défectueuse quand il était si facile d'acheter à meilleur marché des armes éprouvées et bien supérieures ?

L'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden) parle de patriotisme. Après tout, qu'est ce fusil Ross ? C'est en réalité une arme américaine. Elle vient des Etats-Unis, de Metford, dans le Connecticut. Même aujourd'hui un grand nombre de ses parties sont fabriquées à Hartford, d'où elles sont importées au Canada. L'honorable ministre a également fait appel à nos sympathies. Il connaît nos bonnes dispositions et sait que sa voix ne peut rester sans écho. Il y a une chose toutefois qu'il ne peut pas oublier, et c'est précisément la raison qui m'a fait prendre part à ce débat. Il ne doit pas avoir oublié, je suppose, que pendant plusieurs semaines en 1895, le gouvernement conservateur, désireux d'importer des armes pour la milice canadienne, des armes qui avaient subi l'épreuve et dont on se servait dans l'armée anglaise, a demandé à la Chambre un crédit de $300,000 pour ces fins. Et qu'arrive-t-il ?

Ces honorables députés de la droite, qui étaient alors du parti de l'opposition et comptaient parmi eux le ministre actuel de la milice (sir Frederick Borden), se sont alors levés les uns après les autres pour reprocher au Gouvernement de gaspiller les fonds publics. Bien plus, certains de ces messieurs qui sont actuellement ministres d'Etat, ont déclaré alors que les armes que nous importions, nous allions en armer nos miliciens et envoyer ceux-ci dans toutes les parties du monde se battre pour l'Angleterre.

C'est là le cri qu'on a lancé contre nous durant des semaines, alors que nous faisions simplement notre devoir envers le peuple canadien, en munissant notre milice de la meilleure arme connue dans le temps. Et maintenant, l'honorable ministre réclame notre sympathie et prétend que nous ne devrions pas enseigner aux soldats canadiens que cette arme n'est pas efficace, que nous ne devions pas effrayer nos miliciens. Il n'est pas nécessaire que nous le fassions ; la gendarmerie à cheval à fait connaître son opinion, et quant aux miliciens, ils n'ont guère été en état de faire connaître leurs vues, car on ne les a pas encore mis en possession du fusil nouveau. Bien plus, si vous parcourez les journaux de la province de Québec, vous constaterez qu'on y discute toujours la probabilité du déplacement de l'armurerie de sir Charles Ross. Le ministre de la Milice et de la Défense, qui n'a pas de meilleur ami que moi en cette Chambre, n'aurait pas dû se mettre en colère comme il l'a fait contre l'honorable député d'Hastings-est (M. Northrup). Il aurait dû répondre à cette honorable député sur un

ton qui aurait fait voir aux militaires de notre pays qu'il sait se contenir et qu'on n'a aucune raison de craindre qu'il précipite une guerre à laquelle ces miliciens seraient obligés de prendre part, surtout armés du fusil Ross.

M. WARD : Je désire poser une question au ministre de la Milice. Il a déjà lui-même déclaré que certaines pièces du fusil Ross sont importées des Etats-Unis. Serait-il possible de fabriquer ces pièces en Angleterre, au cas ou nous serions aux prises avec la république voisine.

Sir FREDERICK BORDEN : De fait, je pense qu'actuellement presque toutes les parties sont importées d'Angleterre, et on m'informe que bientôt elles le seront toutes. On espère que sous peu la plupart des pièces seront confectionnées au Canada.

M. SAM. HUGHES : Je prie la Chambre de m'écouter patiemment pendant que je vais répondre en peu de mots à certaines observations faites dans le cours du présent débat. Je suis entièrement de l'avis de l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) relativement aux attaques dirigées en 1895, par l'honorable député siégeant actuellement sur les banquettes ministérielles, contre le Gouvernement d'alors, pour avoir fait l'achat de fusils du gouvernement anglais. J'ai élevé la voix dans le temps pour blâmer leur conduite. En 1895, j'ai condamné l'attitude de l'opposition d'alors, et particulièrement les vues exprimées par l'honorable M. Blake, au sujet des fusils qu'on avaient mis entre les mains de nos miliciens dans le Nord-Ouest. Je ne puis approuver non plus l'attitude que prend l'opposition d'aujourd'hui à l'égard du fusil Ross.

On cherche à préjuger l'opinion contre l'emploi de ce fusil, sans pouvoir fournir la moindre preuve à l'appui de ses prétentions, sans pouvoir invoquer le témoignage de qui que ce soit, sans pouvoir mentionner un seul incident survenu au pays à l'appui des critiques que l'on fait. Je refuse, en conséquence, d'approuver cette agitation. L'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) a prétendu que, dans mon discours, je n'avais pas cherché à défendre le fusil Ross, non plus qu'à condamner le fusil Lee-Enfield. Je condamne le fusil Lee-Enfield entièrement et je cite à l'appui de mon opinion la publication officielle émise par le Gouvernement anglais même. J'ai fait voir que ce fusil ne tire pas juste, qu'il a des parties faibles, et présente d'autres graves défauts. Et j'ai établi que le fusil était condamné à tous égards dans la publication officielle même. On prétend maintenant que le fusil Ross a été condamné depuis Dawson jusqu'à l'océan Atlantique ; et ces honorables députés citent à ce sujet des extraits de rapports de la gendarmerie à cheval. Or ils auraient dû citer plutôt les rapports des inspecteurs qui se sont servis de ce fusil lors des exercices annuels, avant que le commissaire leur eût envoyé, du ministère, l'ordre de cesser de s'en servir. Par exemple, voici ce que dit l'inspecteur Davidson (page 89) :

> Des exercices de tir furent commencés, mais plus tard interrompus par ordre du ministère.

Et à la page 75 :

> Nous nous sommes servis du fusil Ross et aussi du revolver Colt, qui sont très perfectionnés et au courant des progrès.

Les inspecteurs, les uns après les autres, déclarent tous qu'on a cessé de se servir du fusil par ordre supérieur. Vous chercherez en vain, dans les archives de la gendarmerie à cheval et dans celles de la milice canadienne, la constatation d'un seul accident survenu par l'emploi du fusil Ross. Je reconnais que le fusil modèle n° 1 avait le cylindre un peu juste pour la cartouche, mais j'en ai indiqué la raison. J'ai fait voir que la cartouche employée aux Etats-Unis a été faite juste pour son fusil à 2 millièmes de pouce près. Mais l'outillage dont on se sert là-bas est parfait, et les Américains sont en mesure de faire un travail d'une délicatesse dont nous ne saurions approcher pour le moment. Sir Charles Ross a voulu faire son fusil de manière à ce que la cartouche s'y ajustât exactement ; c'était absurde de sa part, comme, au reste, le comité l'en a averti. Le rapport primitif le constatait ; on lui conseilla de ne pas chercher à atteindre cette limite de deux millièmes de pouce près ; de rester comme on le fait dans le cas des armes anglaises, entre 64 millièmes et 72 millièmes de pouce près. Mais, même dans ces conditions le fusil modèle n° 1 tirait juste, à moins d'être encrassé, dans lequel cas, naturellement, la cartouche à balle molle s'engorgeait, et c'est ce qui arrive, du reste, avec le fusil Lee-Enfield, le fusil Mauser ou tout autre fusil qui s'est encrassé. Mais je ferai observer également qu'on a corrigé ce défaut dans le fusil modèle n° 2.

Je ne suis pas prophète ni fils de prophète, mais je ne cèderai le pas à personne au Canada, que ce soit le guerrier de Beauharnois, celui de Hastings ou celui de Sherbrooke, quand il s'agira de défendre le soldat. On n'a pas encore pu me faire le reproche d'avoir exposé qui que ce soit sans m'y exposé moi-même. Je ne sache pas qu'on puisse me reprocher d'être jamais resté commodément abrité derrière des murs (murs de fabriques ou autres bâtiments) à l'abri de côteaux, ou à distance du champ de bataille, tandis que d'autres sous mes ordres couraient tous les dangers. Il m'a fallu mettre le fusil à l'épaule et je compte bien, si Dieu me prête vie, être obligé de recommencer un de ces jours. On ne saurait donc me reprocher de ne pas tenir compte du simple soldat, car j'ai moi-même été soldat et pris part à des engagements et c'est ce dont ne saurait se vanter aucun des honorables députés préopinants.

M. WORTHINGTON : Il me ferait peine de penser qu'aucune de mes remarques puisse être interprêtée comme s'appliquant à l'honorable député (M. Sam. Hughes). Je ne vois pas comment on pourrait interpréter mon allusion à "l'homme derrière le fusil" dans un sens défavorable à l'honorable député en question.

M. SAM. HUGHES : J'accepte l'explication de l'honorable député. Il s'est déclaré, qu'il ne l'oublie pas, le porte-voix du soldat plutôt que celui du fabricant. Il y a d'autres fabriques à part celle de Ross qui voudraient avoir l'appui de particuliers. J'accepte la déclaration de l'honorable député quand il m'assure que son allusion à "l'homme de la fabrique" ne me visait aucunement. Je me suis montré homme de guerre dans le passé et aucun de ces honorables préopinants ne saurait en dire autant.

On nous dit que le public n'est pas satisfait, que la milice n'est pas satisfaite. Ce n'est pas ce que je constate. Les soldats de mon vieux régiment se servent de ce fusil et le jugent excellent. Ils n'en aiment pas la hausse, je le sais bien ; mais la hausse n'est pas partie intégrante du fusil. A mon point de vue, la hausse Sutherland est parfaite, soit pour le tir ou pour la campagne ; je crois que la hausse Reardon sera aussi très acceptable de la milice pour ces deux fins.

Au reste, ce sont là des questions secondaires. Et je suis persuadé que si le ministre voulait placer l'une ou l'autre de ces hausses sur les fusils, on n'entendrait plus de plaintes, ni de la part des tireurs, ni de la part des miliciens en service actif. D'ailleurs, il s'agit là simplement de la hausse et non pas du fusil même. Je ne discuterai pas la question du prix. J'ai fait observer, cet après-midi, au sujet du prix, que les premiers 200,000 (non pas 100,000) fusils furent achetés de ces fabriques au prix de 327 pièce, non pas de $25, et que le prix moyen des fusils fabriqués en Angleterre dans d'anciens établissements pourvus d'ouvriers experts, non pas faits dans les conditions qui existent dans notre pays, mais avec des matériaux, qui, comme je l'ai établi aujourd'hui, sont très inférieurs à ceux dont on se sert dans la confection des fusils Ross.

L'honorable député a cité une lettre en date du 16 février de cette année dans laquelle on offre des fusils à un certain prix. Pourquoi? C'est qu'on n'ignore pas qu'il existe une fabrique au Canada aujourd'hui, et en Angleterre, malgré toutes leurs déclarations d'intégrité en affaires, etc., on est tout aussi prêt qu'ailleurs à pratiquer le "dumping."

On a affirmé que, pour faire l'essai du fusil Ross, on ne s'était servi que d'un petit nombre de fusils. Il m'a été donné de mettre ce fusil à l'essai dans un grand nombre de circonstances, sous les conditions les plus diverses ; et j'invite l'honorable député—je suis sûr que le département de la Milice sera honoré de sa présence—à se rendre au département, à y prendre un fusil quelconque, et à en faire l'essai en même temps que d'un fusil Lee-Enfield. Et je n'hésite pas à déclarer que le fusil Lee-Enfield sera en pièces avant que le fusil Ross ait souffert le moindre mal. Que l'on prenne les fusils au hasard, et je dis que l'arme Ross subira victorieusement l'épreuve dans des conditions où le fusil Lee-Enfield fera défaut.

Ce que j'en dis n'est pas pour déprécier le fusil Lee-Enfield, mais simplement pour légitimer mon attitude dans la circonstance.

J'ai déjà signalé à l'attention la qualité supérieure de l'acier utilisé dans la confection du fusil Ross. Le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) a fait allusion à l'incident de Saint-Jean (N.-B.); et je suis surpris qu'aucun des critiques du fusil Ross ait fait allusion à cet incident de Saint-Jean, une fois les faits mis au jour ; car il a été découvert récemment qu'il s'agisait simplement d'un petit écrou qui s'était arraché, pour avoir probablement été dévissé par quelqu'un qui ne savait comment le remettre en place; cet écrou, par suite du tir, avait fini par se dégager complètement, mais il n'a pu être lancé à une distance de plus de six pouces. Et cependant, on en parle comme d'une terrible explosion qui aurait mis en danger la vie de plusieurs personnes dans le Nouveau-Brunswick, et l'honorable député de Hastings (M. Northrup) s'est beaucoup attendri sur cette affaire.

J'ai parlé des hausses ; je crois que le ministre ferait bien de faire poser, sur un certain nombre de fusils des hausses semblables aux anciennes dont les miliciens ont l'habitude de se servir dans les exercices de tir ; une fois cela fait, je suis persuadé qu'il n'entendra personne se plaindre du fusil Ross. Relativement à Bisley, les mêmes protestations se sont fait entendre l'année qu'on a substitué le fusil Lee-Enfield au martini ; on redemandait l'ancien fusil, lequel, à ce qu'on prétendait, tirait plus juste.

J'ai été surpris d'entendre nos deux honorables collègues parler des exercices de tir après m'avoir entendu relater les incidents survenus dans l'emploi du fusil Ross, un des modèles les plus récents et les plus parfaits. J'ai déclaré, cet après-midi, que nous n'avions pas, dans cette circonstance, rectifié le tir ; nous tirâmes sur les cibles un peu au hasard, d'une distance de 800 verges, mais une fois que nous eûmes bien fixé la ligne de mire, il aurait été assez dangereux pour l'honorable député de se tenir à proximité de l'écran.

Je ferai observer encore une fois que je ne cherche aucunement à défendre la convention conclue entre le Gouvernement et la compagnie du fusil Ross ; de cela je ne me mêle ni directement ni indirectement ; cette question n'a jamais été soumise au comité ; il n'a eu rien à y voir. Je me borne à faire valoir ce fusil comme arme militaire ; le prix payé pour les premiers fusils est celui

que nous avons approuvé, et je m'applique à démontrer que ce prix n'est pas trop élevé. On n'a pu, aujourd'hui, fournir la moindre preuve à l'encontre de l'excellence de ce travail. On a cité un extrait du "Citizen," et un passage du rapport de l'inspecteur de la gendarmerie à cheval ; mais je défie qui que ce soit de trouver dans les rapports de la gendarmerie à cheval, de la première à la dernière page, une seule déclaration catégorique contre ce fusil. On y dira peut-être qu'une charnière s'étant brisée, quelques cartouches se sont engorgées, et qu'on ne savait pas ce que cela voulait dire que de laisser l'extracteur lâche. J'ai expliqué cet après-midi que l'extracteur dans le fusil modèle n° 1 avait été laissé libre, afin de permettre de s'en servir comme de tourne-vis, mais par suite des objections faites par les miliciens, on a modifié cette disposition, de manière à ce qu'il ne fut pas possible de l'enlever facilement.

J'ai été un peu surpris d'entendre citer les paroles de lord Roberts alléguant que les Boërs préféraient le fusil Lee-Enfield au fusil Mauser. J'aurais cru que, pour l'honneur de la Grande-Bretagne, on n'aurait pas relevé ces paroles. Ne sait-on donc pas pourquoi les Boërs préféraient le fusil Lee-Enfield au fusil Mauser ? C'est parce qu'en se servant du Lee-Enfield, ils étaient dispensés d'acheter des munitions. Je dois dire que les Boërs n'ont pu s'emparer ni de munitions ni de fusils appartenant à aucune des colonnes dans lesquelles l'honorable député a eu l'honneur de faire le service et que j'ai eu l'honneur de commander. Bien au contraire. Les colonnes de lord Roberts et d'autres officiers, malheureusement, ont pourvu les Boërs, non seulement de fusils mais de munitions, et de beaucoup trop de provisions et de fourrages. C'est une ancienne pratique de toujours chercher à vivre sur l'ennemi, s'il est possible. Il aurait beaucoup mieux valu, à mon avis, que lord Roberts n'eut pas fait cette remarque, et il aurait certainement beaucoup mieux valu qu'elle ne fût pas citée dans cette enceinte.

Une fois la guerre du Sud-Africain terminée, les Anglais adoptèrent le fusil court et supprimèrent l'emploi de la baïonnette. Notre comité refusa d'approuver la proposition de raccourcir le fusil Ross au même point que le fusil anglais, et dans le temps nous fûmes attaqués par nombre des prétendus critiques, parce que nous nous refusions à adopter cette réforme. Le nouveau fusil anglais, s'écriaient-ils, ne comporte qu'un canon de 25 pouces ; pourquoi ne pas raccourcir le canon du fusil Ross afin de l'avoir de la même longueur que celui du fusil anglais? Nous jugeâmes qu'en vue d'assurer la justesse du tir, il valait mieux que le canon eût une longueur de 28 pouces ½ ; mais nous consentîmes, comme on le demandait, à supprimer la baïonnette.

Sur les entrefaites, la guerre éclata entre la Russie et le Japon, et les correspondants des journaux, à de respectueuses distances du champ de bataille, écrivirent des comptes rendus brillants des charges à la baïonnette exécutées par les Japonais au détriment des Russes. Je doute fort qu'il ait été tué personne dans cette guerre au fil de la baïonnette. Mais l'engouement pour la bayonnette devint général dans le pays, et les Anglais en adoptèrent de nouveau l'usage. Il n'y a pas de raison pour qu'on ne l'adopte pas également au Canada, si on le désire. Il n'est pas un fusil Ross qui ne soit en état de recevoir la baïonnette ; tous les accessoires y sont, et l'on est à même de fixer la baïonnette au fusil Ross, si on le désire. Je ne discuterai pas la question de savoir si dans le fusil Ross la culasse mobile est exposée à se perdre. Dans l'emploi du fusil Ross, il n'est pas arrivé une fois que la culasse mobile ait été perdue ou qu'il soit arrivé un accident dans lequel le milicien, même dans les cas où la cartouche éclatait, ait été brulé ou blessé d'aucune manière.

L'honorable député d'Hastings (M. Northrup) s'est montré, je crois, quelque peu injuste dans les observations qu'il a faites. D'après lui, j'aurais démontré que le fusil modèle n° 1 avait été abandonné et mis de côté et qu'on lui avait découvert dix à douze défauts. Je n'ai pas déclaré qu'il y avait été découvert même un seul défaut. J'ai déclaré que le fusil modèle n° 2 avait profité de huit ou dix améliorations qui ne se trouvaient pas dans le fusil modèle n° 1, et toutes ces améliorations ont été proposées par le comité. Mais j'ai fait observer en même temps que, dans les quatre mois qui s'écoulèrent entre la livraison de janvier 1892 et celle d'avril 1892, il avait été fait plus de 120 changements au fusil Ross, entre la livraison du modèle n° 1 et celle du modèle n° 11, il avait été fait dans le même temps neuf livraisons du fusil anglais, chacune comprenant nombre de modifications. Je n'y reviendrai pas ; on n'aura qu'à se reporter aux observations que j'ai faites cet après-midi : il a été fait neuf changements au fusil anglais tandis qu'il n'en a été fait qu'un seul au fusil Ross.

Inutile de m'attacher à refuter les observations de l'honorable député d'Hastings (M. Northrup), et qui ne sont pas très exactes non plus au sujet de l'essai que nous avons fait du fusil Ross, simplement en vue de mettre une hausse à l'épreuve, et non pas dans l'idée d'établir un record au tir à la cible. Nous nous rendîmes sur le champ de tir, je ne figurais pas dans un concours et je laissai les jeunes gens s'essayer à tirer du fusil ; mais nous ne songions aucunement à gagner des prix ; j'aime à donner aux jeunes tireurs tout l'encouragement possible. Le fusil était là, nous savions qu'il n'était aucunement au point pour le tir ; mais, lorsque nous pûmes fixer la cible, ne vous y trompez pas, ces jeunes gens étaient parfaitement en mesure de se servir de ce fusil. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de rien

dire de plus. L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) n'a rien dit qu'il soit nécessaire de relever. Il a simplement critiqué le contrat, question dont le comité n'a pas eu à s'occuper. J'apprécie la bienveillance dont la Chambre a fait preuve en nous laissant consacrer l'après-midi, je dirais presque la journée à cette importante question.

Voilà longtemps que je me rends compte de la situation et que je cherche à faire comprendre au ministre qu'il est nécessaire d'en finir. Depuis un certain temps, en effet, je m'aperçois que les intéressés font courir des bruits et je relève de petits entrefilets provenant des mêmes sources. Voilà longtemps que je me dis que si le ministre voulait faire son devoir, il soulèverait cette question en séance pour qu'elle y soit tirée au clair. De cette manière nous serons en mesure de nous prononcer entre les deux fusils et de les connaître sous leur vrai jour. Il n'y a rien dont nous devions rougir. Nous n'avons pas d'intérêt à faire valoir autre que celui du soldat, qui est aussi le nôtre.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse) : Monsieur l'Orateur, je ne pense pas mériter d'applaudissements, car je serai très court. Je ne me proposais pas de prendre part à ce débat et je ne me propose pas encore de discuter les mérites du fusil Ross. Même je n'aurais pas pris la parole, n'étaient les observations faites par l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), que je crois de mon devoir de relever. Il a prétendu que le fusil Ross avait été mis de côté par la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest et aussi par l'équipe de Bisley. Je ne connais rien de ce qu'à pu faire la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ; mais pour l'équipe de Bisley, j'en connais quelque chose, puisque j'ai eu l'honneur d'en être l'adjudant, l'année dernière. Nous ne nous sommes pas servis du fusil Ross pour deux raisons. Nous n'avions que peu de temps à nous ; nous avons commencé à faire le tir avec le fusil Ross. Nous obligeâmes tous les membres de l'équipe à s'exercer trois jours durant avec le fusil Ross ; et nous leur accordâmes quatre jours de plus de pratique volontaire. A la fin de la semaine, nous constatâmes que les membres de l'équipe n'étaient pas très sûrs d'eux-mêmes ; ils trouvaient notamment que la hausse n'était pas tout à fait assez rigide, les membres de l'équipe avaient l'habitude de se servir d'un fusil avec hausse à curseur et non pas avec hausse en " V ". Nous en vinmes à la conclusion, le commandant et moi, à la suite de cet essai, qu'il vaudrait mieux ne pas compromettre nos chances de remporter des prix et de gagner la coupe en forçant les hommes à se servir de ce fusil. Nous les laissâmes libres, et ils revinrent à la hausse à curseur et au fusil Lee-Enfield. Rattachée à la hausse du fusil Ross à l'endroit où le tireur pose la main, il se trouvait une vis ailée et le tireur était exposé, sans le vouloir, à imprimer à cette vis un mouvement presque imperceptible. Ce sont là les deux raisons qui nous engagèrent à ne pas nous servir du fusil Ross à Bisley ; ce n'est pas que nous eussions trouvé des défauts au fusil même. En justice pour le fusil Ross, je crois de mon devoir de faire cette déclaration.

M. L'ORATEUR : La Chambre est-elle d'avis d'adopter la motion ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, monsieur l'Orateur; je demande à retirer la motion.

(La motion est retirée.)

L'hon. M. FIELDING propose :

Que la Chambre se forme en comité des subsides à sa prochaine séance.

(Cette motion est adoptée.)

## SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A LA PREVENTION DES GREVES ET LOCKOUTS.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 36), déposé par l'honorable M. Lemieux, ayant pour objet d'aider à prévenir et à régler les grèves et lockouts dans les mines et autres industries intéressant des services d'utilité publique.

Sur l'article 3, paragraphe " f " :

M. CONMEE : Le sens de l'article sera rendu plus clair si après le mot " travail " dans la 3e ligne on ajoute les mots :

Réduction des salaires, ou changement dans les conditions de l'engagement.

En vue de sauvegarder les intérêts des employés, il serait opportun d'insérer des mots à cet effet. Puis, si après le mot " termes ", dans la dernière ligne, on ajoutait les mots " ou conditions ", le sens de l'article serait élargi et correspondrait mieux à la fin que nous avons en vue.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai à proposer à l'article 58 un amendement qui répondra à la fin que se propose l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Un amendement à l'article 58 ne modifierait le présent article que dans une mesure restreinte; les deux articles n'ont pas trait à la même question.

L'hon. M. LEMIEUX : Dans le présent article, nous avons la définition du mot " lockout " ou contre-grève, ainsi que du mot " différend ". Nous devons conclure de la définition du mot " différend ", dans le paragraphe "f", qu'il est relatif à un des sept cas indiqués dans le paragraphe "e".

M. R. L. BORDEN : Que le ministre n'oublie pas qu'il cherche par des termes généraux à régler des états de choses très compliqués. Il peut se trouver des employés qui sont engagés au mois ou à la semaine ou à la journée, et lorsqu'on se sert de termes généraux comme ceux-là on doit re-

chercher quel est leur effet dans chacun de ces cas particuliers. Des ouvriers employés à la journée pourront, un de ces matins, constater que leur patron a changé les conditions de leur engagement; prolonger les heures de travail. S'ils sont engagés simplement à la journée, ce changement des conditions pourra bien ne pas tomber sous la définition du mot "différend" que donne cet article.

L'hon. M. LEMIEUX : Je me propose de modifier l'article 58 en insérant avant les mots " chaque fois ", du commencement de l'article les mots suivants :

Les patrons et les employés devront donner avis au moins trente jours à l'avance de tout changement qu'ils se proposent de faire dans les conditions d'emploi relativement aux salaires et à la durée de la journée de travail.

Je me propose aussi d'insérer après le mot " jeu ", dans la 2e ligne les mots : "ne modifieront les conditions de l'engagement quant aux salaires et à la durée de la journée de travail".

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il lire l'article sous sa forme modifiée. afin qu'il se trouve consigné au compte rendu des débats et que nous puissions facilement en prendre connaissance.

L'hon. M. LEMIEUX : L'article 58 une fois modifié, suivant ma proposition, sera ainsi conçu :

Les patrons et les employés devront donner avis d'au moins trente jours de tout changement qu'ils se proposent de faire dans les conditions d'emploi relativement aux salaires et à la durée de la journée de travail.

Chaque fois qu'un différend a été soumis à un conseil, aucune des parties ni les employés dont les intérêts sont en jeu, ne modifieront les conditions de l'engagement quant aux salaires et à la durée de la journée de travail, ne feront, tant que le conseil ne s'est pas prononcé, ni ne contribueront à faire, directement ou indirectement, rien qui soit de la nature d'une contre-grève, ou qui constitue une suspension ou discontinuation d'emploi ou de travail, et les rapports entre patron et employé doivent continuer ininterrompus par le différend ni par rien qui en découle ; mais si, de l'avis du conseil, l'une ou l'autre des parties invoque la présente ou toute autre disposition de la présente loi dans le but de maintenir injustement, au moyen de délais, un état de choses donné, et que le conseil rapporte la chose au ministre, cette partie est coupable de contravention et passible des mêmes amendes que celles imposées pour violation de l'article qui précède.

Ainsi donc, à la suite de cet amendement, les patrons et les employés seront sur un pied d'égalité, et en attendant que l'enquête soit terminée, ni le patron ni l'employé ne pourront changer les conditions de l'engagement.

M. R. L. BORDEN : Je suis porté à me ranger à l'avis de l'honorable député qui a soulevé la question ; je pense qu'il serait opportun de modifier cette définition.

M. R. L. BORDEN.

M. CONMEE : Je serai satisfait si le bill, sous sa forme définitive, renferme nettement quelque part la condition restrictive que j'ai dite. Il importe peu dans quel article cette disposition se trouve pourvu que cette protection soit nettement assurée aux ouvriers.

" Patron " signifie toute personne, compagnie ou corporation qui emploie une ou plusieurs personnes et qui possède et exploite quelque propriété minière, agence de transport ou de communication, ou d'utilité publique, y compris les chemins de fer de traction à la vapeur, à l'électricité ou à autre force motrice, les steamers, les lignes de télégraphe et de téléphone, les usines à gaz ou à lumière électrique, les distributions d'eau et les usines de forces.

M. R. L. BORDEN : Dans son discours du 17 décembre, lorsqu'il a déposé ce projet de loi, le ministre a déclaré, si j'ai bien compris, en réponse à une question que lui a posée, de son siège, l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) qu'il ne se proposait pas de le rendre applicable aux chemins de fer ayant la vapeur pour force motrice. Plus tard, dans son discours du 14 février, il a déclaré très nettement que l'acte des différends ouvriers relatifs aux chemins de fer de 1903, avait donné les meilleurs résultats. Il l'a répété au moins trois fois. Voici en quels termes il s'est exprimé :

Je n'hésite pas à dire que cette loi a empêché toute grève ou lockout de se produire sur nos voies de transport.

Plus loin, il ajoute :

La loi relative aux différends ouvriers sur les chemins de fer a réellement empêché toute grève ou lockout de se produire sur nos grandes voies de transport.

Et encore :

Nous avons ensuite la loi relative aux différends ouvriers sur les chemins de fer et tous nous reconnaîtrons, je pense, que cet acte qui décrète l'investigation obligatoire des circonstances, a empêché toute grève d'éclater au Canada.

Il serait difficile de témoigner plus hautement de l'efficacité d'une mesure législative que le ministre du Travail ne l'a fait dans cette circonstance à l'égard de l'acte des différends ouvriers sur les chemins de fer de 1903. Dès lors deux questions se posent : si le ministre n'avait pas l'intention, lorsqu'il a déposé ce projet de loi, de le rendre applicable aux chemins de fer ayant la vapeur pour force motrice, et si, lors de la 2e délibération du bill, il a, à plusieurs reprises, fait allusion à l'acte des différends ouvriers sur les chemins de fer de 1903, comme étant absolument satisfaisant en ce qui regarde les chemins de fer ayant la vapeur pour force motrice, pourquoi veut-il maintenant que cette nouvelle mesure soit applicable à ces chemins de fer? C'est là la première question ; c'est une question d'administration. L'autre est une question d'in-

terprétation. Si ce projet de loi doit être adopté et si l'acte de 1903 continue de rester en vigueur, qu'en résulterait-il ? L'acte de 1903 pourra-t-il toujours être invoqué, par le patron ou par l'employé, ou appliqué par le ministre, et le nouveau projet de loi ne doit-il être qu'un moyen de plus que les intéressés pourront invoquer ou ne pas invoquer à leur guise ? Ou bien, le présent projet de loi abroge-t-il en tout ou en partie l'acte de 1903 concernant les différends ouvriers relatifs aux chemins de fer ? En premier lieu nous demandons des explications au sujet de la question d'administration ; en second lieu, nous aimerions à savoir ce qu'on veut nous faire faire.

L'hon. M. LEMIEUX : Les remarques de l'honorable député sont absolument convenables. Lorsque j'ai déposé le bill, au mois de décembre, il est vrai que, répondant à une question que m'avait posée un des honorables députés de la gauche, j'ai déclaré que déjà la question se trouvait réglée par l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer. Mais je dois reconnaître que mon explication n'était pas très claire. C'était simplement une réponse donnée à l'improviste à une question qu'on m'avait posée dans la Chambre. Plus tard, lors de la 2e délibération du bill, ou dans le cours du débat qui eut lieu plus tard, lorsque l'honorable député proposa la nomination d'un comité d'enquête, j'ai énuméré les divers services d'utilité publique qui se trouveraient régis par l'acte.

M. R. L. BORDEN : L'incident dont je parle s'est produit lors de la 1re délibération du bill.

L'hon. M. LEMIEUX : Si l'honorable député veut lire la réponse que j'ai donnée lors du dépôt du projet, il constatera que j'ai mentionné d'une manière générale les entreprises de transport comme formant partie des services d'utilité publique qui seraient régis par les dispositions du projet de loi. L'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer investit pratiquement le ministre du Travail des pouvoirs qui lui sont conférés par la législation actuelle, si ce n'est que la procédure en est dans la pratique, plus compliquée et plus coûteuse pour les deux parties. Aux termes de cet acte, le ministre du Travail peut à sa discrétion nommer un bureau de conciliation et d'enquête, soit avant, soit pendant ou après une grève ou un lockout. Il est à sa discrétion d'exercer ou non ce pouvoir, et nous croyons que la présente mesure vaut mieux. Si depuis 1903 nous avons évité toute grève ou tout lockout, dans notre service des transports, c'est la conséquence des lois que nous avons édictées. Néanmoins, grâce à la procédure établie par la présente mesure, nous serons mieux à même, je pense, d'agir promptement et d'empêcher une grève ou un lockout de se produire. Il n'y a guère de différence dans les pouvoirs qui sont conférés au ministre, si ce n'est que, dans le premier cas, il pouvait agir ou ne pas agir à sa discrétion. Or, il pourrait se trouver qu'un ministre du Travail, ami d'une compagnie de chemin de fer, refuserait d'exercer ce pouvoir discrétionnaire que la loi lui confère, de nommer un bureau de conciliation ou d'enquête. Mais aux termes du présent bill il ne peut se produire de grève ou de lockout sans qu'il y ait enquête. Ainsi donc, si vous faites la comparaison entre le projet en délibération et la loi déjà en vigueur vous constaterez que le nouveau projet de loi établit une procédure moins compliquée et plus expéditive. L'honorable député demande ce qu'il adviendra du premier acte dans le cas où le présent bill sera adopté. Eh bien, s'il consulte l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer, il constatera qu'il s'applique au chemin de fer intercolonial aussi bien qu'aux autres chemins de fer ; et il ne serait guère possible d'appliquer au chemin de fer intercolonial les dispositions du présent bill, l'Intercolonial étant un chemin de fer de l'Etat qui ne peut pas convenablement être condamné à des amendes.

L'honorable député n'ignore pas que le présent bill établit certaines amendes. Je ne me propose pas de recommencer la discussion qui a eu lieu, l'autre jour, au sujet de l'application du présent bill aux employés de chemins de fer. Les entreprises de transports forment probablement les plus grands services d'utilité publique actuellement ; et s'il est à propos d'appliquer les dispositions du présent projet de loi à des services d'utilité publique, il est certainement à propos de les appliquer aux entreprises des transports. Toutefois, comme les représentants des employés de chemins de fer se sont opposés à ce qu'on leur appliquât les dispositions de ce projet de loi, et comme, d'autre part, l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer a donné d'excellents résultats, aucune grève, aucun lockout ne s'étant produits depuis sa promulgation,—j'ai pris sur moi d'écrire à M. Hall, représentant des employés de chemins de fer, et je lui ai fait une offre dans la lettre que je m'en vais lire à la Chambre :

22 février 1907.

Sujet: Le projet de loi relatif aux enquêtes dans les conflits industriels.

A Monsieur J. Harvey Hall,
Hotel Grand Union, à Ottawa.

Cher monsieur,—En relisant votre lettre du 28 du mois dernier, j'observe que vous y déclarez que les sociétés dont vous êtes le représentant, celles des chefs de trains, des mécaniciens de locomotives, des serre-freins et des télégraphistes, demandent d'être exemptés de l'application de la mesure ci-dessus, au cas où elle deviendrait loi, " en raison du surcroît de dépenses que cela imposerait dans leurs délibérations et leurs pourparlers avec les compagnies ". Ailleurs, dans la mê-

me lettre, vous déclarez : " Nous prétendons que votre projet va déterminer des retards et imposer des dépenses aux ouvriers. Nous prétendons aussi que l'acte de 1903 relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer va aussi loin qu'il est nécessaire d'aller, et que le Gouvernement n'en devrait pas exiger d'avantage en ce qui regarde les employés de chemins de fer ayant la vapeur pour force motrice ". Dans votre lettre du 17 janvier relative aux mêmes sujets, vous déclarez qu'à votre avis les employés de chemins de fer au Canada devraient être soustraits à l'application de l'acte en raison de ce que leurs sociétés " ont toujours été très prudents dans leurs agissements et dans leurs pourparlers avec les compagnies, et en plusieurs circonstances, ont dépensé des milliers de dollars en vue d'arriver à une entente et pour éviter de prendre des mesures extrêmes ". Et ailleurs, dans la même lettre, faisant allusion à certains articles du bill ci-dessus vous dites : ' Ces dispositions auront l'effet de multiplier les retards et d'augmenter les dépenses au détriment des ouvriers, et les compagnies de chemins de fer seront dès lors à même de persécuter leurs employés sans que le public en retire des avantages autres que ceux déjà assurés par l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer ".

Dans vos deux lettres du 17 et du 28 du mois dernier, vous avez demandé que la 2e lecture du bill ci-dessus fut différée jusqu'après le 5 février. La 2e lecture du projet de loi a été différée, comme vous le savez, jusqu'après la date indiquée par vous, et, d'après une observation à nous faite par la députation qui a conféré avec le premier ministre et avec moi, à votre demande, il semblerait que les raisons alléguées dans votre communication résument les principales objections que les sociétés d'employés de chemins de fer ont à l'adoption du projet à l'étude.

Je vous dirai qu'à mon avis les retards et les frais seraient réduits plutôt qu'augmentés par suite de l'application du présent bill aux employés de chemins de fer. Toutefois, comme il existe une divergence d'opinions à cet égard, je vous serais obligé de me dire si dans le cas où les sociétés d'employés de chemins de fer seraient exemptées de l'application des dispositions du projet de loi, elles seraient prêtes à s'engager à empêcher toute grève ou lockout impliquant leurs membres sur un chemin de fer d'être sanctionnés tant qu'il n'aura pas été fait une enquête et qu'aucune décision n'aura pas été rendue par application des dispositions de l'acte relatif aux différends ouvriers sur les chemins de fer.

Je vous serais obligé de me faire parvenir une réponse dès que vous le pourrez commodément.

Votre, etc.,
RODOLPHE LEMIEUX,
Ministre du Travail.

A cette lettre j'ai reçu, hier, la réponse suivante :

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 22 février. La proposition que vous me faites sera communiquée aux officiers exécutifs des sociétés que je représente, et dès que j'aurais reçu leur réponse, je vous en aviserai. Dois-je comprendre que dans l'intervalle le projet de loi restera en suspens ?

Votre, etc.,
J. HARVEY HALL.

M. LEMIEUX.

A cela je répondis que la délibération du bill ne serait pas ajournée, mais qu'en attendant la réponse que doit me transmettre M. Hall, nous poursuivrions la délibération des autres articles du projet de loi, réservant ceux relatifs aux employés des chemins de fer ayant la vapeur pour force motrice. C'est ce que je me propose de faire ce soir. J'ai vu M. Hall, et il m'informe qu'il compte recevoir une réponse d'ici à cinq ou six jours. Or, dans l'intervalle, rien ne nous empêche de poursuivre la discussion du présent bill, car il n'y a pas que les chemins de fer ayant la vapeur pour force motrice qui soient visés par la loi en discussion ; d'autres services d'utilité publique le sont également. A mon avis, il vaudrait beaucoup mieux que les chemins de fer ayant la vapeur pour force motrice fussent nettement placés sous l'empire des dispositions de cet acte. C'est l'opinion courante dans notre pays que le projet de loi devrait s'appliquer par dessus tout aux chemins de fer ayant la vapeur pour force motrice. Toutefois, comme aux termes de l'acte de 1903 le ministre du Travail est autorisé à faire faire une enquête avant, pendant ou après une grève ou un lockout, il n'y a peut-être pas grand inconvénient à les exempter de l'application du présent bill, pourvu qu'ils se conforment aux conditions que j'ai indiquées dans ma lettre à M. Hall. En 1903, M. Hall écrivait au ministre du Travail d'alors, sir William Mulock, approuvant hautement le projet qui venait d'être déposé. Il se déclarait satisfait, au nom des diverses sociétés ouvrières, de ce que les affaires des compagnies de chemins de fer allaient pouvoir être le sujet d'une enquête et relèveraient, pour ainsi dire, du tribunal de l'opinion publique. Ayant approuvé les dispositions de ce bill, M. Hall devrait approuver également le même principe incorporé dans le présent projet de loi.

M. M. S. McCARTHY : L'honorable ministre voudra-il nous dire s'il s'est produit des troubles parmi les ouvriers des chemins de fer depuis que cet acte a été adopté ?

L'hon. M. LEMIEUX : Depuis que cette legislation de 1903 est en vigueur, il ne s'est produit qu'une menace de grève : celle des télégraphistes du Grand-Tronc, et cette affaire a été réglée, comme je l'ai déclaré, par application des dispositions de la loi. L'honorable député (M. M. S. McCarthy) ne devrait pas oublier, après tout, que s'il nous faut légiférer au sujet des services d'utilité publique et en vue d'empêcher les grèves et les lockouts relativement à ces services d'utilité publique, les entreprises de transport sont parmi les plus importants de ces services d'utilité publique ; même, ces entreprises de transport ont la haute main sur d'autres services d'utilité publique. Par exemple, supposez que quelques-unes des

sociétés qui ne reconnaissent pas M. Hall,—car M. Hall ne représente qu'un certain nombre de syndicats et de sociétés, et les hommes d'équipe, par exemple, ne relèvent pas de lui,—supposons que les hommes d'équipe du chemin de fer canadien du Pacifique décident de se mettre en grève, tout le service sur cette ligne serait paralysé. C'est arrivé déjà. Si je me rappelle bien, c'est durant la longue session de 1903, qu'il éclata une grève d'une partie des cantonniers gardes-voie au service des compagnies de chemins de fer du Canada. Je m'en souviens particulièrement, parce que j'avais l'occasion de voyager fréquemment par voie ferrée d'Ottawa à Montréal. La grève dura plusieurs semaines. Supposons qu'il se produise une semblable grève aujoud'hui, tout le service serait interrompu. Une fois les chemins de fer immobilisés, plus de fournitures de charbon, plus d'expédition de denrées. On se rend facilement compte que le service des transports est tellement entrelacé avec d'autres services d'utilité publique que vous ne sauriez les exempter de l'application du bill à l'étude.

L'honorable député devra reconnaître que le peuple canadien demande l'adoption de pareille loi. Rappelez-vous la grève de Lethbridge ; rappelez-vous que les journaux de ce soir même annoncent que l'arrangement conclu, il y a deux ou trois ans, entre l'union des mineurs et leurs patrons, prendra fin dans quelques jours, et en vue de cette circonstance, et de la probabilité de l'adoption prochaine du projet de loi nous sommes menacés d'une grève dans les charbonnages.

M. R. L. BORDEN : Cette loi sera-t-elle applicable aux charbonnages de Lethbridge?

L'hon. M. LEMIEUX : Le sous-ministre m'informe qu'elle est applicable à tous les charbonnages de l'Ouest canadien, et cela doit comprendre les mines de Lethbridge.

M. R. L. BORDEN : Elle a trait à d'autres sujets de conflit que celui réglé récemment par le sous-ministre du travail ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. R. L. BORDEN: Car, si je comprends bien, cette affaire a été réglée définitivement pour d'ici à quelque temps.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui. Le sous-ministre m'informe que ce conflit est relatif au contrat général que les unions cherchent à obtenir des propriétaires des mines.

M. R. L. BORDEN : Embrasse-t-il les charbonnages canadiens seulement ou ceux des Etats-Unis également ?

L'hon. M. LEMIEUX : Ce différend, paraît-il, s'étend aussi à quelques-unes des mines américaines de l'Ouest. Quoi qu'il en soit, la Chambre comprend la nécessité de cette mesure législative. Tout le monde en convient, il ne faut pas soustraire les compagnies de chemins de fer à l'application de cette loi. Toutefois, afin de ne pas provoquer l'hostilité des employés de chemins de fer, je consens volontiers à les rencontrer à mi-chemin, comme je l'ai dit dans la lettre que j'ai adressée à M. Hall qui représente quelques-uns des syndicats ouvriers, et à les laisser sous le régime de la loi de 1903, pourvu qu'ils acceptent l'intervention du département du Travail, la médiation de l'Etat, en toute circonstance, avant que la grève soit déclarée.

M. BOURASSA : Il me semble qu'il se dresse ici une double objection, et avec la permission du ministre, je désire les formuler, ces objections, afin qu'il puisse les élucider. D'abord, où serait la sanction de pareil arrangement ? Quelle garantie le peuple aurait-il, de la mise à exécution de cet arrangement?

L'hon. M. LEMIEUX : La loi serait modifiée.

M. BOURASSA : Voilà un point que je désire faire élucider. Si la loi n'est pas amendée, la garantie ne serait pas suffisante. Le ministre nous a dit que M. Hall est le représentant de quelques syndicats d'employés de chemins de fer. En pareille circonstance, il me semble que l'objection soulevée par le ministre lui-même, subsistera encore. Je m'explique : supposons qu'on apporte à la loi une modification, embrassant les employés dont M. Hall est le représentant, est-ce que l'amendement s'appliquerait aux autres organisations ouvrières se rattachant aux chemins de fer ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. BOURASSA : Ainsi, cette modification s'appliquerait au système dans son ensemble ?

M. R. L. BORDEN : Vous apporteriez, dites-vous, un amendement à la loi de 1903?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui. La loi de 1903 étant amendée, l'arrangement s'étendrait à tous les syndicats, de fait à tous les employés de chemins de fer. Il serait nécessaire de modifier la loi de 1903.

M. R. L. BORDEN : Ce qu'on propose, c'est de soustraire les chemins de fer à vapeur à l'application de cette loi?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. R. L. BORDEN Ainsi, dans la loi de 1903, relative aux chemins de fer à vapeur, vous allez incorporer tout ce qui se trouve dans cette loi-ci ?

L'hon. M. LEMIEUX : Pas tout à fait.

M. R. L. BORDEN : C'est à peu près cela, dans la mesure où j'en puis juger. Ainsi, au lieu d'une seule loi, vous auriez la même prescription dans deux textes de lois.

L'hon. M. LEMIEUX : Non, la loi de 1903 figure déjà dans nos statuts ; il suffirait de modifier trois ou quatre mots du texte de cette loi. Nous statuons qu'avant qu'une grève ait lieu, il sera tenu une enquête. Aujourd'hui, le ministre du Travail a la faculté d'ordonner une enquête ; cette enquête peut avoir lieu, soit pendant soit après la grève. Voici le maître principe que nous cherchons à proclamer législativement ici : c'est qu'avant qu'on se mette en grève, avant que le public soit exposé à subir les inconvénients résultant de ce différend entre le patron et les employés, l'Etat intervient, se renseigne sur la cause de ce différend, tient une enquête et rend une sentence arbitrale, qui sans être obligatoire est livrée à la publicité et renseigne le pays sur la situation.

M. R. L. BORDEN : Voici la maîtresse différence entre la loi de 1903 et la loi en discussion : c'est qu'ici vous déclarez qu'il n'y aura point de grève, avant que l'enquête prévue par cette loi ait été tenue ; tandis que sous le régime de la loi de 1903, la grève peut avoir lieu, mais l'enquête peut se tenir soit avant, soit pendant, soit après la grève.

L'hon. M. LEMIEUX : Précisément.

M. R. L. BORDEN : Voici donc ce que propose le ministre, si j'ai bien saisi le sens de ses paroles : il veut amender la loi de 1903, de façon à ce qu'il soit tenu une enquête, avant que la grève ait lieu.

L'hon. M. LEMIEUX : Parfaitement. Voici ce que la loi déclarait : avant qu'une coalition ait lieu entre employés de chemins de fer à la vapeur, l'enquête sera tenue ; mais quant au mécanisme relatif à la nomination du conseil, quant à l'époque où l'enquête sera tenue et quant aux peines prévues, il y a dissimilitude entre les deux lois. Voici la différence.

M. R. L. BORDEN : Il y a divergence quant à ces questions de détail.

L'hon. M. LEMIEUX : Sous le régime de la loi de 1903 le ministre du Travail est déjà revêtu d'un pouvoir facultatif : il a la faculté d'ordonner une enquête, soit avant, soit pendant, soit après la grève ; la seule différence entre cette loi et la loi en discussion étant que l'enquête doit se tenir avant que la grève ait lieu.

Dans le premier cas, le ministre a la faculté d'ordonner qu'il soit tenu une enquête ; aujourd'hui, nous voulons rendre cette enquête obligatoire et statuer qu'elle sera tenue avant que la grève ait lieu.

M. R. L. BORDEN : Vous proposez-vous d'inscrire cette disposition impérative dans la loi de 1903?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. R. L. BORDEN : Alors, cela confirme ce que j'ai dit. On laisse de côté les questions de détail, ou d'importance secondaire, que vient de mentionner le ministre et voici à quoi se résumerait la situation : vous voulez soustraire les employés des chemins de fer à vapeur au régime créé par ce bill, mais sous la condition que vous inscrirez dans la loi de 1903, sous forme d'amendement, ce qui constitue à vos yeux, la maîtresse prescription figurant dans la loi à l'étude. Dans ce cas-là, vous aurez deux lois, l'une se rattachant aux employés des chemins de fer à vapeur et l'autre, aux services d'utilité publique ; les deux lois seront parfaitement similaires, en ce qui concerne cette prescription impérative ; mais il y a divergence quant à certaines questions d'importance secondaire, telles que la date de convocation du conseil, les peines et le reste. Voilà en dernière analyse, à quoi cela se résume.

L'hon. M. LEMIEUX : Précisément ; mais à cela près que, dans le premier cas, il ne s'agit que d'un pouvoir dont l'exercice est facultatif, tandis que, dans l'autre cas, il est impératif. Je veux modifier cela, mais quant au mécanisme, quant à la procédure, il y a dissimilitude, et les employés de chemins de fer à vapeur, représentés par M. Hall, acceptent la loi primitive, parce que, disent-ils, elle entraîne moins de retards et moins de frais. Je ne me range pas à leur avis à cet égard, il est vrai ; mais puisqu'il s'agit d'édicter en ce moment une mesure conciliatrice, je consens volontiers à les rencontrer à mi-chemin ; et si, dans cinq ou six jours, M. Hall veut bien me donner une réponse définitive, je serai en mesure de modifier la loi de 1903, dans le sens que j'ai indiqué.

M. R. L. BORDEN : En attendant, vous proposez-vous de réserver l'article en discussion ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, et en examinant les articles du bill à l'étude, nous laisserons de côté, pour le moment, ce qui se rattache aux chemins de fer à vapeur ; nous ne nous occuperons que des autres services d'utilité générale.

(Le paragraphe " c " est réservé.)

M. BOURASSA : Je ferai observer qu'il semble exister quelque divergence à l'égard du mot " patron." Dans ce paragraphe "c," on donne cette définition-ci du patron : toute personne, compagnie ou corporation qui emploie une ou plusieurs personnes, etc.

Or, les autres articles du bill, notamment l'article 21 portent que nul différend ne sera soumis à un conseil de conciliation si les employés dont les intérêts sont directement en jeu dans le différend sont moins de dix en nombre. A mon sens, la définition donnée ici ne concorde nullement avec les autres dispositions du bill et l'article 21 comporte un sens différent de celui des autres articles.

M. BRISTOL : Je désirerais présenter une observation se rattachant à l'autre question en discussion, tout en félicitant le ministre de l'esprit conciliateur qui a régné ici, ce soir.

L'hon. M. LEMIEUX : Invariablement, depuis le commencement.

M. BRISTOL : J'en suis fort aise. Si je me rends bien compte de la situation de l'employé de chemin de fer, aujourd'hui, il est soumis au régime de la loi de 1903 tendant à faciliter le règlement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés ; or dans les statuts figure une loi relative à la conciliation et au travail. Par l'amendement que propose le ministre, s'il est accepté par les employés des chemins de fer, ceux-ci seront, pour ainsi dire, forcés de se soumettre à l'enquête prévue par la loi concernant la conciliation et le travail, au lieu d'être soumis au régime de la loi à l'étude ; et la procédure suivie sera celle établie par cette loi-là, et non pas celle prévue par le bill à l'étude. Advenant que les employés des chemins de fer refusent de souscrire à la proposition du ministre, voici ce qui arrivera : tous les employés des autres chemins de fer au Canada seront soumis au régime du bill à l'étude, tandis que les employés de l'Intercolonial demeureront sous le régime de la loi concernant la conciliation et le travail. Ce serait là, à mon avis, une distinction odieuse entre employés de même catégorie.

L'hon. M. LEMIEUX : S'il nous faut laisser de côté la loi de 1903, dans le cas où les employés des chemins de fer refuseraient de souscrire à l'amendement de cette loi, ou si ces employés préfèrent passer sous le régime du bill à l'étude, alors le Gouvernement ajoutera à ce dernier bill un article tendant à faire passer les employés de l'Intercolonial sous le régime du présent bill.

M. BRISTOL : L'autre observation que je veux présenter se rattache à l'argument formulé par le ministre en faveur de la loi de 1903 en question, quand il nous a dit que vu qu'elle intéresse les services publics, il importe surtout de légiférer sur les chemins de fer et de chercher à prévenir et à écarter les coalitions des employés des chemins de fer. Sans doute, cette loi ne va pas aussi loin que cela. La loi n'intervient qu'au moment qui précède la grève, et ce but serait atteint soit par la loi, tendant à faciliter le règlement des différends entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés soit par la loi concernant la conciliation et le travail. La loi à l'étude ne réussirait jamais à écarter une coalition entre les employés des chemins de fer ou entre les employés attachés à un service d'utilité générale. Elle pourrait réussir à retarder ces coalitions et nous espérons les écarter.

L'hon. M. LEMIEUX : Voici le langage même dont s'est servi M. Hall, lorsque la loi de 1903 fut édictée. Je cite :

> Transmettant leur rapport au ministre du Travail. . .
>
> Il s'agit ici des arbitres.
>
> . . .lesquels, en conformité des dispositions de la loi, dresseront un rapport contenant les conclusions de ce comité, et qui sera porté à la connaissance du pays par la presse publique. Le but visé en cela est de mettre en jeu l'influence de l'opinion publique ; et cette influence, à mon avis, aura telle puissance que, quelle que soit la partie intéressée au différend qui refuse de se rendre à la raison, elle sera forcée d'accepter des conditions raisonnables et de souscrire à un règlement.

Tout le monde en convient, du moment qu'on soumet les faits au public qui est la tierce personne le plus puissamment intéressée au différend, on a la certitude que ce différend est déjà réglé d'une façon satisfaisante. Je donnerai comme exemple, à l'appui de ce que j'avance, le règlement intervenu, à Toronto, au bureau de la compagnie téléphonique Bell. Ces jeunes filles s'étaient mises en grève. Elles luttaient, seules, contre une puissante compagnie. Au début, elle n'avaient point d'avocats pour les conseiller, et bien que, plus tard, elles en aient trouvé plusieurs, elles étaient pour ainsi dire, réduites à l'impuissance, dans leur lutte contre cette puissante compagnie. Au début, la compagnie refusa de les reprendre à son service, au cours de l'enquête. Elle céda, deux jours après le commencement de l'enquête. Plus tard, la compagnie déclara qu'elle ne se tiendrait pas pour liée par le rapport de la commission. Finalement, elle acquiesca à la sentence arbitrale de la commission, si toutefois il m'est permis d'appeler ainsi le rapport dressé par la commission. La compagnie avait déclaré qu'elle n'accepterait pas le témoignage des médecins. Elle accepta la preuve faite par les médecins. Ainsi nous l'avons fait consentir à reprendre à son service ces jeunes filles et à accepter la preuve faite par les médecins, ainsi que le rapport de la commission. C'est l'opinion publique qui a forcé la compagnie à accepter les services de ces jeunes filles, à admettre la preuve médico-légale et enfin à souscrire au rapport de la commission. Voilà qui démontre bien l'influence exercée au cours de ces enquêtes, et c'est là le but visé par la loi à l'étude.

M. COCKSHUTT : Si je ne me trompe, le ministre veut aussi soumettre les services d'utilité publique au régime de la loi en discussion.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. COCKSHUTT : L'autre jour, lorsque la question est venue en délibération, le ministre, si je ne me trompe, a paru disposé à faire une concession, en ce qui concerne les employés des chemins de fer; mais

le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) nous a donné à entendre que ces employés ne seraient pas soumis à ce régime.

L'hon. M. LEMIEUX : Non.

M. COCKSHUTT : Quoi qu'il en soit, l'honorable député semble d'avis que tous les employés attachés aux services publics seront soumis au régime créé par cette loi.

L'hon. M. LEMIEUX : Certainement.

M. COCKSHUTT : Alors, je tiens à donner au ministre un conseil à l'égard d'autres services publics qui, je l'appréhende, ne sont pas soumis au régime de cette loi et il importe qu'il s'occupe d'autres services que ceux indiqués dans la loi. Il est fâcheux, à mon avis, que le ministre du Travail ait participé à l'élaboration du bill en discussion, alors qu'il dirige un autre ministère. Il s'agit du ministère des Postes ; car, c'est bien le ministre (M. Lemieux) qui détient ce portefeuille. Je ferai observer que ce ministère est un de nos grands services publics, au Canada. Je serais curieux de savoir si le ministre a reçu quelqu'un des avis transmis par l'association des receveurs des postes d'Ontario. Qu'arriverait-il si le ministre du Travail était prié d'intervenir dans un différend entre le ministre des Postes et ses employés? Je me demande comment cette loi fonctionnerait alors. Voyons un peu combien il est aisé de s'ériger en censeur, quand il s'agit d'autrui et avec quelle facilité on peut oublier ses propres administrés. J'ai sous les yeux un document qui met en relief certains faits se rattachant au ministère des Postes, et qui sont du domaine de la réalité, dans ce pays si éclairé, le Canada. Je vois dans ce document qu'au Canada, la moyenne des appointements annuels des receveurs des postes est d'un chiffre inférieur à $120.

L'hon. M. LEMIEUX : Et on ne se met pas en grève.

M. COCKSHUTT: Six mille receveurs des postes pourvoient, à leurs propres frais, au local, à l'éclairage. au chauffage, au nettoyage du bureau, et tout cela moyennant $25 de rémunération annuelle. Qu'en pense le ministre qui détient le portefeuille des Postes? Dans ce ministère, il a sous ses ordres six mille employés qui reçoivent $25 d'appointements annuels. Magnifique rémunération ! Une si minime rétribution, de si longues heures de travail et de si graves responsabilités : tout cela n'est donc rien, après tout ? Pareils griefs, d'ordinaire, sont considérés comme des raisons suffisantes pour provoquer une grève. Et ces griefs existent là, dans son propre ministère. Ces receveurs des postes sont obligés de travailler, non seulement dix heures durant, mais souvent quinze et dix-huit heures. Ils pourvoient à leurs propres frais, au local, à l'éclairage et au chauffage du bureau de poste et pour tout cela, six mille employés touchent $25 l'an. La moyenne annuelle des appointements de six mille receveurs des postes est de $50. N'y a-t-il pas lieu d'intervenir ici ? Ces faits sont-ils bien du domaine de la réalité? Ce document ajoute:

> Dans tous les départements de l'administration publique, on agite, et à bon droit, la question du relèvement des traitements.

Cette agitation ne règne pas seulement au ministère des Postes ; dans tous les ministères publics, on agite, et à bon droit, la question de l'augmentation des appointements. Il faut bien se pénétrer de la gravité de ces faits. Voilà huit mille directeurs de la poste qui ne reçoivent ni redevance, ni indemnité d'éclairage et de chauffage, tandis que le chiffre de leur rétribution annuelle est de $50. Huit mille employés touchent $50 l'an, dans un des grands services de l'Etat, le ministère des Postes, auquel préside le ministre du Travail, qui détient aussi le portefeuille des Postes. S'il veut bien m'en croire, qu'il soumette à aussi brève échéance que possible ces employés au régime de la loi, puisqu'il tient si fort à y soumettre d'autres employés : on soumet au régime en question nombre d'hommes qui touchent une forte rémunération ; et ces employés, auxquels on paie des salaires de famine, chargés qu'ils sont de responsabilités, obligés qu'ils sont de fournir de longues heures de travail, on ferme l'oreille à leurs réclamations, bien qu'ils les aient présentées au ministre (M. Lemieux) et à ses prédécesseurs, et bien qu'ils fassent encore valoir auprès du ministre leurs revendications. C'est une honte pour le Canada qu'il y ait au service public huit mille employés touchant ce salaire dérisoire de $50 l'an. Il y a lieu d'intervenir ici. Si l'Etat veut intervenir dans les différends se rattachant aux services publics, qu'il commence chez lui. L'Etat dépense si largement au Canada, qu'il peut bien se permettre cette nouvelle dépense. Rémunérons donc convenablement les serviteurs de l'Etat. Le document ajoute que nombre de ces receveurs se proposent de démissionner. Cela autorise-t-il le ministre à intervenir ? Le ministre ne veut pas permettre à un employé d'un chemin de fer de déserter son emploi, parce qu'il doit y avoir une grève. Il veut intervenir, pour empêcher cet ouvrier de quitter son emploi. Puisque le ministre veut appliquer ce maître principe qu'il conserve dans sa loi, il est grandement temps que le Gouvernement l'applique à tous les services de l'Etat.

Le ministre nous dit qu'il veut soumettre les employés de l'Intercolonial au régime créé par cette loi ; alors pourquoi les employés des postes n'y seraient-ils pas soumis ? Pourquoi les fonctionaires de ce ministère à qui on paie des salaires de famine ne bénéficieraient-ils pas de tous les avantages qui peuvent découler de cette loi ?

Ce document qu'on a répandu à profusion parmi les députés ajoute que nulle part ailleurs qu'en Russie, on ne rencontre des hommes qui travaillent pour huit cents par jour, comme le font les receveurs des postes au Canada.

Le ministre du Travail déclare qu'il veut appliquer le régime en question aux employés des grands services publics. Mais, d'autre part, à titre de ministre des Postes, il laisse de côté 8,000 employés de son propre ministère qui, chargés de devoirs onéreux, obligés de verser un cautionnement, comme garantie de leur intégrité, reçoivent la misérable rémunération de huit centins par jour. Voici le moment où le ministre des Postes doit mettre de l'ordre dans son propre ménage ministériel. Il a le devoir de tenter quelque effort pour faire droit à la juste et légitime demande de ses propres employés. Pourquoi exclurait-il de cette réforme les employés des postes, lorsqu'il en fait bénéficier les employés de l'Intercolonial ? En outre, à mon avis, nombre d'employés des douanes reçoivent une rémunération insuffisante ; et bien que le Gouvernement prodigue les millions en tous sens, il n'a pas assez d'argent pour payer un salaire convenable aux employés de l'Etat. On chercherait en vain, au Canada, une seule maison commerciale, une seule corporation dont les employés fournissent d'aussi longues heures de travail, acceptent autant de responsabilités et soient aussi mal rémunérés que les employés des Postes. Puisque le ministre du Travail se propose de soumettre au régime de ce bill les employés de tous les services publics au Canada, je le demande, au nom de tout ce qu'il y a de raisonnable et de juste : pourquoi ne songe-t-il pas aux intérêts de ces pauvres receveurs des postes, auxquels il verse le salaire dérisoire de huit centins par jour ?

M. VERVILLE : Le député de Brantford (M. Cockshutt) n'a pas formulé le moindre argument militant contre ce bill. Il ne s'agit nullement, en ce moment, des appointements des receveurs des postes ; nous discutons un bill relatif au travail. L'honorable député nous a dit que certains receveurs des postes touchent une rémunération annuelle de $25.

Eh bien ! il n'y a guère lieu de craindre qu'ils combinent une grève; car, s'ils démissionnaient, il surgirait vingt-cinq candidats pour chaque place vacante. J'ai à cœur qu'on remunère bien les employés des postes; mais cette question est tout à fait indépendante du bill que nous étudions. La Chambre ne saurait prendre pour ligne de démarcation les services publics; il y a 214 députés ici et chacun d'eux pourrait, sans doute, découvrir quelque service public auquel ce bill s'appliquerait. Il y a eu une grève à Hamilton récemment; il en a éclaté une autre à Buckingham, et si l'on veut aller au fond des choses, on se convaincra que la grève de Buckingham se rattachait plutôt à un service public que celle d'Hamilton; d'un côté, c'était l'avantage d'une compagnie qui était en jeu; de l'autre côté, c'était l'existence même des citoyens. Je ne m'explique pas que certains députés cherchent à faire de l'obstruction, de façon à retarder l'adoption de cette mesure. Est-ce parce qu'il s'agit d'une mesure législative intéressant le travail? Sans doute, s'il s'agissait de voter une dépense de quelques millions de dollars, ce serait l'affaire de cinq minutes.

M. LENNOX : En attendant que nous reprenions, plus tard, la suite de la discussion sur le paragraphe "c" de l'article 2, je suggérerai au ministre qu'il importe de mettre à l'étude la question de la juridiction de ce Parlement. Ce bill s'applique aux compagnies de steamships, aux compagnies d'éclairage électrique et de chemins de fer électriques, aux compagnies à gaz, etc., qui, dans les circonstances ordinaires, ne seraient pas soumises à la juridiction de ce Parlement. Je n'ai pas perdu de vue la disposition de la loi constitutionnelle qui décrète que le Parlement peut adopter des lois se rattachant à la paix, à l'ordre et à la bonne administration du Canada; mais, le ministre en conviendra, nous pourrions voter une foule de lois relatives à la paix, à l'ordre et à la bonne administration du Canada mais qui porteraient tellement atteinte aux droits des provinces, que le Parlement se verrait dans l'impuissance de légiférer à cet égard.

En outre, cette loi, dans les dispositifs, statue sur les droits contractuels des parties intéressées, et ainsi nous légiférons sur des questions se rattachant à la propriété et aux droits civils, choses qui rentrent exclusivement dans le domaine de la juridiction provinciale. Je conseillerais au ministre de soumettre cette question au ministère de la Justice.

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai demandé l'avis de ce ministère.

M. LENNOX : Quel a été le résultat de cette consultation?

L'hon. M. LEMIEUX : Je remercie l'honorable député d'avoir appelé mon attention sur cette question de juridiction. Lorsque j'ai élaboré ce bill, de concert avec le sous-ministre du Travail, nous avons obtenu l'avis du ministre de la Justice et du sous-ministre et ils nous ont déclaré que le Parlement avait incontestablement le droit d'édicter cette mesure législative. L'honorable député vient de citer cet article de la Constitution qui attribue à ce Parlement le pouvoir d'établir des lois se rattachant à la paix, à l'ordre et au bon gouvernement du Canada. En outre, l'honorable député n'ignore pas que le droit d'initiative des autorités fédérales ne saurait être révoqué en doute, chaque fois que dans les provinces, on appelle

les troupes. Lorsqu'il survient une grève ou un lockout, on peut toujours appeler les troupes. C'est le gouvernement fédéral qui les envoie et elles obéissent à son autorité et à sa direction.

M. LENNOX : Sans doute, mais l'appel de la troupe n'est pas prévu dans ce bill.

L'hon. M. LEMIEUX : Non, mais par voie d'inférence, l'honorable député en conviendra, advenant une grève ouvrière ou la fermeture des ateliers, on peut appeler les troupes, et il faut que l'initiative du gouvernement fédéral s'exerce quelque part, en empêchant pareille éventualité de se produire. L'autre jour, j'ai cité l'opinion de lord Watson relativement aux cas qui ne sont pas prévus par la loi constitutionnelle. Que l'honorable député me permette de lui rafraîchir la mémoire, en lui citant de nouveau les paroles prononcées en 1895 par lord Watson, relativemnt à l'affaire de la prohibition. Voici ce texte que l'honorable député a, sans doute, déjà lu :

> Leurs seigneuries ne doutent nullement que certaines questions, de nature locale et provinciale peuvent atteindre de telles proportions qu'elles influent sur le corps politique du Dominion et autorisent le parlement fédéral à édicter des lois tendant à leur réglementation ou à leur abolition, dans l'intérêt du Dominion. En conséquence, leurs seigneuries maintiennent que la prohibition du trafic des boissons alcooliques, bien qu'elle soit du ressort de la province, comme question d'intérêt local, est, néanmoins, aussi du ressort du Dominion en général, dans l'intérêt général, et que la législation fédérale aurait le pas sur la législation provinciale.

Sans doute, je n'entends pas discuter, ce soir, la question de la prohibition ; seulement, je ferai observer que la question en discussion et celle de la prohibition sont connexes, et je le répète, après avoir consulté le ministère de la Justice, j'ai pensé qu'il n'y avait pas lieu d'hésiter à présenter cette loi. Il n'existe aucun doute à l'égard de la juridiction ; mais si l'honorable député juge utile de soulever la question, il pourrait le faire, à un autre moment du débat.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il cet avis du ministère de la Justice, couché par écrit ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non, je n'ai point de note.

M. M. S. McCARTHY : Au cours de ce débat, je n'ai pas encore entendu formuler une seule raison qui nous autorise à appliquer cette loi aux employés des compagnies de chemins de fer. Le ministre nous a dit que, sous le régime de la loi de 1903, il n'y a pas eu de grève, ce qui prouverait que la loi a certainement produit de bons résultats. Pourquoi donc le ministre pense-t-il qu'il faille prendre de plus amples précautions contre les employés de chemins de fer ?

L'hon. M. LEMIEUX : Je crois avoir donné à la Chambre l'explication voulue, il



y a quelques instants. J'ai dit que la loi de 1903 attribue au ministre la faculté....

M. M. S. McCARTHY : Les employés des chemins de fer vous ont-ils créé quelque embarras, depuis que la loi de 1903 a été adoptée ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il a surgi un léger désaccord qui a été réglé, parce que, avant même que la grève ait eu lieu, nous avons nommé un conseil d'enquête. L'honorable député en conviendra loyalement : si tous les employés des autres services publics sont assujétis à la condition en question, portant qu'ils ne sauraient se mettre en grève, avant que l'enquête ait eu lieu, les employés de chemins de fer doivent y être également assujétis. A tout événement, j'ai la faculté de nommer un conseil d'enquête et de conciliation, avant, pendant ou après la grève. Je désire amender la loi, de façon à ce que, à l'avenir, le ministre du Travail ait toujours l'autorité et le pouvoir de nommer un conseil d'enquête et de conciliation, avant que la grève ait lieu. Les employés des compagnies de chemins de fer, si je ne me trompe, grâce à l'entremise de M. Hall, souscriront à la proposition que j'ai formulée, dans un but de conciliation. Nous allons donc réserver ce paragraphe et aborder l'étude des articles non-contentieux.

M. BOURASSA : Je désire répéter la question que j'ai posée au ministre et qu'il a évidemment perdue de vue relativement à la conformité qui devrait exister entre ce paragraphe et l'article 5, l'article 21 et le paragraphe 4 de l'article 16. L'article à l'étude définit le patron : celui qui emploie une ou plusieurs personnes. Dans l'article 5, il est question du patron, sans égard au nombre d'employés. Le paragraphe 4 de l'article 16 dit que la demande faite par des employés doit être signée par au moins dix d'entre eux ; tandis que l'article 21 déclare que nul différend ne sera soumis à un conseil, si les employés intéressés sont moins de dix en nombre. Il y a contradiction entre ces différentes dispositions du bill.

L'hon. M. LEMIEUX : La définition du patron est tout simplement la définition technique donnée par tous les auteurs en matière d'économie politique. Comme l'honorable député le dit, la loi ne s'appliquera pas, à moins qu'il n'y ait dix employés grévistes.

M. BOURASSA : Ainsi, tout patron qui emploie moins de dix ouvriers ne serait point assujéti au bill ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non.

M. LENNOX : La définition donnée par le bill n'est pas censée être une définition technique. C'est la définition du patron, dans le sens donné à ce mot dans le bill. Outre la question de conformité, l'objection soulevée ici est de haute importance. D'après cette définition, tout patron qui n'emploierait qu'un seul ouvrier pourrait invoquer

ce bill. Il est vrai que, pour que la loi s'applique, il faut que les employés soient au nombre de dix au moins ; mais il n'est pas légitime qu'une loi de cette nature, entraînant l'intervention de l'Etat, s'applique à un cas intéressant peut-être moins de dix employés. Il faudrait donc restreindre le mot "patron" à celui qui a dix employés, au moins, à son service.

L'hon. M. LEMIEUX : La loi déclare qu'elle ne s'applique qu'à dix employés.

M. BOURASSA : La définition n'est pas de nature générale, mais spéciale. C'est une définition spéciale, relativement au bill.

L'hon. M. LEMIEUX : Il pourrait arriver, plus tard, que dans certaines industries, la loi s'appliquerait à un cas où il y aurait moins de dix employés intéressés. Alors il deviendrait nécessaire de restreindre l'application de la loi à dix employés ou plus. C'est une définition purement technique et, à tout événement, elle ne saurait influer sur l'application de la loi.

M. BOURASSA : Le ministre vient précisément de toucher la question. Le but visé, sans doute, c'est que comme l'exécutif serait autorisé par l'article 67 à assujétir toute autre industrie au régime de ce bill, il pourrait s'appliquer à des cas où il y aurait moins de dix employés intéressés. Mais supposons que l'exécutif déclare que la loi s'applique à moins de dix employés : alors, ceux-ci seraient dans l'impuissance de se servir du mécanisme du bill, parce que l'article 21 les en empêcherait.

M. CONMEE : Il pourrait arriver que le patron fût en mesure d'invoquer la loi, tandis que l'employé ne le pourrait pas faire.

L'hon. M. LEMIEUX : Comme l'intention est que le bill ne s'applique qu'à dix employés, nous pourrions déclarer que le terme "patron" embrasse toute personne, compagnie ou corporation qui emploie dix personnes ou davantage. J'ajouterai que la définition est empruntée de la loi de la Nouvelle-Zélande, et dans ce pays-là, la loi ne s'applique que dans le cas où il y a dix employés intéresés. Je n'ai pas la moindre objection à ce que le paragraphe (c) de l'article 2 s'applique aux cas où il y a dix employés ou un plus grand nombre.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il ici de la dernière loi de la Nouvelle-Zélande ?

L'hon. M. LEMIEUX : D'après mes auteurs, c'est la loi la plus récente.

Sur le paragraphe (e) :

"Différend" ou "différend industriel" signifie tout différend ou dissentiment entre un patron ou l'un ou plusieurs de ses employés, portant sur des questions ou choses qui se rattachent au travail fait ou à effectuer par cet employé ou ces employés, ou sur les privilèges, droits ou devoirs des patrons ou des employés (en dehors des questions qui sont le sujet d'un acte criminel): et sans restriction de la portée générale de la définition ci-dessus, comprend toutes matières relatives. . .

M. R. L. BORDEN : Je ne m'explique pas qu'une question puisse être le sujet d'un acte criminel. A mon avis, il faudrait supprimer ces mots : "en dehors des questions qui sont le sujet d'un acte criminel" et y substituer ceux-ci : "n'entraînant pas de violation de cette disposition qui puisse constituer un acte criminel".

L'hon. M. LEMIEUX : J'accepte volontiers cet amendement.

M. LENNOX : S'il surgit un différend entre un patron et un ou deux de ses employés, je m'explique difficilement pourquoi cette loi s'appliquerait. A moins qu'il ne s'agisse d'une désaccord de quelque importance, il ne convient pas d'invoquer la procédure créée par cette loi. A mon avis, il faudrait circonscrire le différend à un dissentiment ou désaccord qui s'élève entre un patron et dix de ses employés ou un plus grand nombre. Si le ministre est carrément d'avis qu'un dissentiment entre un patron et un de ses employés justifie l'exercice de ces pouvoirs, alors tout est parfait. Mais, si je ne me trompe, l'objectif visé par la loi n'est pas de descendre à des affaires de peu d'importance, à de simples minuties, mais bien plutôt de restreindre son application à des questions d'importance majeure et comme on vient de le dire, à des questions intéressant réellement la paix, le bon ordre, le bon gouvernement du Canada ; et assurément, un désaccord entre un patron et un de ses employés ne saurait figurer parmi ces questions. Il faudrait limiter à dix le nombre d'employés.

L'hon. M. LEMIEUX. Au début, il est possible que le désaccord ait éclaté entre le patron et un de ses employés ; or, cet employé serait peut-être celui-là même qui se rallierait les sympathies de ses compagnons de travail, et de là naîtrait la coalition.

M. BOURASSA : A mon avis, la raison invoquée en faveur de la substitution du mot "dix" au mot "un", dans le paragraphe (c) militerait également bien en faveur de cette substitution dans le paragraphe (e). L'esprit du législateur, à mon avis, est concentré dans l'article 21 qui déclare :

Toutefois, nul différend ne sera soumis à un conseil sous le régime de la présente loi, si les employés dont les intérêts sont directement en jeu dans le différend ne sont pas au nombre de dix, au moins.

L'honorable député (M. Lennox) ne comprend-il pas qu'un grand nombre d'hommes puissent être intéressés au différend qui éclate entre le patron et un de ses employés ou cinq d'entre eux? Si on ne consacre pas ici ce principe, il pourrait arriver que le patron éludât la loi, en traitant avec ses employés, par groupes de cinq ou de dix à la fois. A mon avis, il importe que

la loi s'applique à un seul employé bien qu'il soit juste d'en limiter l'application à dix employés, dans l'article 21.

M. LENNOX : Si dix employés sont intéressés au différend, il y aurait lieu d'invoquer la loi. Il ne doit pas exister de doute : il faut que la chose soit certaine.

M. BOURASSA : Donnons un exemple : voici une industrie qui emploie cinquante ouvriers, organisés en syndicat; ils demandent $1.50 de salaire, mais le patron réduit le salaire de cinq de ses employés à $1.25. Cela donnerait à entendre qu'il n'y a que cinq ouvriers intéressés directement au différend, tandis que les quarante-cinq autres, seraient intéressés indirectement. Le syndicat a le droit et le devoir de protester contre l'acte du patron et de chercher à protéger les ouvriers. Or, si on insérait le mot " dix " dans le paragraphe (e), comme le voudrait l'honorable député, il pourrait surgir quelque doute sur la question de savoir si le syndicat a le pouvoir d'intervenir dans l'affaire de ces cinq employés.

M. R. L. BORDEN : A mon sens, l'article 21 renferme toutes les garanties nécessaires, bien que je ne souscrive pas à l'interprétation qu'en donne le député de Labelle. Nous pourrions tout aussi bien conserver au texte sa teneur actuelle. Mais procédons.

(Le paragraphe (e), ainsi amendé, est adopté.)

Sur le paragraphe (f) :

7) " Contre-grève " (sans restriction du sens ordinaire de l'expression) signifie la fermeture d'un établissement de travail ou une suspension du travail, ou le refus d'un patron de continuer d'employer quelque nombre que ce soit de ses employés en conséquence d'un différend, dans le but de forcer ses employés ou d'aider à un autre patron à forcer ses employés d'accepter certaines conditions d'emploi;

M. R. L. BORDEN : On a soulevé une question à l'égard de ce paragraphe.

M. CONMEE : Je désirerais qu'après les mots " ou une suspension du travail ", on fit l'insertion de ce texte, " ou un abaissement des gages ou une modification des conditions de paiement ".

M. R. L. BORDEN : Il est préférable d'attendre que nous abordions l'étude de l'article 58.

M. LEMIEUX : Oui, et si ce texte ne s'adapte pas à ce dernier article, alors nous reviendrons à l'article en discussion.

M. CONMEE : En outre, je désire l'attention sur le paragraphe (g) :

(g) " grève " ou " se mettre en grève " (sans restriction du sens ordinaire de l'expression) signifie cessation de travail de la part d'un certain nombre d'employés, de commun accord ou refus concerté ou refus résultant d'une entente commune d'un certain nombre d'employés de continuer de travailler pour un patron, en conséquence d'un différend, dans le but de forcer leur patron ou d'aider à d'autres employés à forcer leur patron d'accepter certaines conditions d'emploi;

L'article y gagnerait en clarté, si, après les mots " un certain nombre d'employés " on insérait les mots " formant l'unité nécessaire prévue dans une autre disposition de la présente loi ". Tout ici concorderait, alors, avec l'amendement que nous allons apporter à la loi et aux amendements que nous allons apporter à l'article 50.

L'hon. M. LEMIEUX : Il me semble que ce texte est déjà assez clair.

M. CONMEE : Soit, c'est possible.

Sur l'article 4 :

4. Le Gouverneur en conseil doit nommer un directeur du service de conciliation et d'enquête, lequel doit avoir les pouvoirs et remplir les fonctions que prescrivent la loi et les règlements établis pour son exécution.

2. La charge de directeur des enquêtes peut être occupée soit séparément ou en même temps que toute autre charge dans le service public, et dans ce dernier cas le directeur des enquêtes, si le Gouverneur en conseil le juge à propos, peut être nommé non pas personnellement mais par désignation de cette autre charge, et dès lors la personne en exercice de ladite charge doit d'office être le directeur des enquêtes.

M. R. L. BORDEN : Quel est l'objectif visé ici ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il peut arriver que le ministre du Travail soit absent de la capitale, et il importe qu'il y ait au ministère . . .

M. R. L. BORDEN : Sans doute, mais que le ministre nous dise ce qu'il se propose de faire.

L'hon. M. LEMIEUX : Le sous-ministre fera fonctions de directeur du service de conciliation. Il importe qu'il y ait au bureau un fonctionnaire connaissant bien tous les rouages de cette loi.

M. BOURASSA : Je prierais le ministre de consentir à ce que cet article soit réservé, ainsi que l'article 7 relatif à la nomination du conseil. En effet, il y a un principe en jeu : l'inamovibilité du conseil, sa situation, et c'est là une question qui peut soulever un débat et qui mérite étude.

L'hon. M. LEMIEUX : S'agit-il de l'article relatif au directeur du service ?

M. BOURASSA : Il s'agit des deux articles ; car ils sont tous deux fort compliqués.

(L'article 4 est réservé.)

Sur l'article 5 :

5. Quand existe un différend entre un patron et quelqu'un ou quelques-uns de ses employés, et que les parties sont incapables de le régler sans avoir recours à une grève ou une contre-

grève, l'une ou l'autre des parties adverses peut demander au ministre la nomination d'un conseil de conciliation et d'enquête, auquel conseil peut être soumis le différend sous le régime des dispositions de la présente loi.

M. R. L. BORDEN : Voici une assez singulière rédaction : " sont incapables de le régler, sans avoir recours ". Comment pourrait-on savoir avant qu'il y ait eu une grève ?

M. JOHNSTON : A l'égard de cet article, j'ai reçu certaines représentations de la part de personnes intéressées dans les organisations ouvrières, et on m'a demandé ce qui arriverait, si ni l'une ou l'autre partie intéressée au différend ne demandait l'intervention du ministère ? Qu'arriverait-il, en pareille circonstance ?

M. R. L. BORDEN : Ils n'ont qu'à continuer, sans grève et sans lockout.

L'hon. M. LEMIEUX : Le texte me paraît clair. Les parties contestantes ont le privilège de s'adresser au ministre pour obtenir la nomination d'un conseil de conciliation. Si la demande n'est pas faite, il n'y a ni grève ni lockout.

M. R. L. BORDEN : Tout est permis à l'exception de la grève et du lockout ?

L'hon. M. LEMIEUX : Certainement ; et lorsque la demande est faite, le ministre nomme un conseil. Les dispositions de la loi sont appliquées, le directeur des enquêtes doit agir dans certains délais, et ainsi de suite.

M. BOURASSA : Si aucune des parties ne fait la demande qu'est-ce qui empêche l'une ou l'autre de se mettre en grève ?

L'hon. M. LEMIEUX : Celui qui se mettrait en grève serait passible de l'amende.

M. LOGAN : Je ne saisis pas la signification des mots " sans avoir recours à une grève ou à une contre-grève." Je partage l'avis de l'honorable chef de l'opposition.

L'hon. M. LEMIEUX : Ces mots sont peut-être inutiles ; nous les retrancherons.

M. CONMEE : On pourrait les remplacer par " lorsqu'une grève ou un lockout sont imminents " ou quelque chose comme cela.

M. R. L. BORDEN : Cela viendra plus régulièrement à l'article 15 qui exige un affidavit ; aux termes de cet article il faut jurer positivement qu'il y aura une grève ou un lockout avant d'en appeler à la loi. Si on modifie l'article 5, il faudra modifier aussi considérablement l'article 15. Je ne me prononce pas sur la ligne de conduite à tenir.

M. GERMAN : J'ai mes doutes sur le fonctionnement de cette loi, si la grève ne peut être déclarée avant que le ministre ait été appelé à régler la difficulté. Je croyais que le ministre du Travail pouvait nommer un conseil d'arbitrage en l'absence de toute demande des parties en cause et il me semble que c'est ce que la loi devrait permettre; dans le cas d'un différend entre patron et ouvriers le ministre devrait pouvoir imposer un conseil chargé de prévenir un conflit, mais si l'une ou l'autre partie demandait l'arbitrage, alors il ne pourrait y avoir de grève. Forcera-t-on les hommes à travailler ? Alors ce sera de la coercition.

L'hon. M. LEMIEUX : Seulement s'ils ne font pas la demande.

M. GERMAN : Les ouvriers peuvent ne pas vouloir de votre loi de conciliation, ne pas approuver votre intervention, ne pas vouloir faire de demande, mais simplement se mettre en grève.

M. R. L. BORDEN : Le principe de cette loi, c'est d'empêcher cela.

Sir WILFRID LAURIER : Ce projet de loi dit qu'il ne pourront se mettre en grève, dans aucun cas, à moins de faire la demande.

M. GERMAN : Je doute fort que cette loi puisse être appliquée avec succès.

L'hon. M. LEMIEUX : Supposons un différend entre un patron et ses ouvriers. Des pourparlers, des négociations, s'engagent ; on ne réussit pas à s'entendre.

Si les ouvriers se mettent en grève sans demander l'intervention du ministre du Travail ils s'exposent à être punis. Le bon sens veut que pour éviter la punition ils demanderont un conseil et alors, sous la direction du ministre, chaque partie nomme un représentant et ces deux derniers en choisissent un troisième ; s'ils ne peuvent s'entendre, le ministre le désigne lui-même. Alors l'enquête a lieu et le rapport en est publié. Si, après cela, les parties ne s'entendent pas, la grève peut être déclarée. L'esprit de la loi c'est qu'il ne puisse y avoir de grève, si on n'a pas sollicité une enquête.

Sur l'article 6,

Chaque fois que sous le régime de la présente loi il est fait une demande en forme tendant à la nomination d'un conseil de conciliation et d'enquête, le ministre doit, dans les trente jours à compter de la réception de la demande, établir un pareil conseil sous son seing et sceau officiel.

M. LOGAN : Je propose de remplacer le mot " trente " par le mot " quinze ".

L'hon. M. LEMIEUX : J'ai dit l'autre jour, en réponse à l'honorable député, je crois, que je n'insisterais pas sur ce délai de 30 jours, bien que la Chambre comprenne que le ministère du Travail n'avait pas l'intention de faire traîner les choses en longueur et de se prévaloir de tout ce délai.

Mais comme le pays est très étendu, nous avons cru que lorsqu'il surgirait un conflit dans une localité éloignée, il faudrait un cer-

tain temps pour nommer un conseil et s'aboucher avec les parties en jeu. C'est pour cette raison que nous avions fixé le délai à 30 jours, et non dans l'intention de nous en prévaloir, dans tous les cas. Quoi qu'il en soit, un délai de 15 jours sera suffisant et je n'ai pas d'objection à l'amendement. On peut voir que d'un bout à l'autre du projet nous avons cherché à abréger les délais et à rendre la loi la plus expéditive possible.

M. BOURASSA : Comme je l'ai dit, j'ai certaines objections au principe sur lequel repose la nomination du conseil, que je me proposais de faire valoir, dans une autre occasion. Je considère que nous devrions avoir un conseil permanent et cela simplifierait toute la procédure indiquée dans les articles de 5 à 9.

L'hon. M. LEMIEUX : Quels articles ?

M. BOURASSA : Les articles 5, 6, 7, 8, 9 et tous les articles relatifs à la nomination du conseil, dans chaque cas.

L'hon. M. LEMIEUX : Si l'honorable député a une proposition à soumettre, je n'aurai aucune objection à reprendre la discussion.

M. BOURASSA : Sur n'importe quel de ces articles ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. BOURASSA : Nous pourrions réserver l'article 7.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 7 est réservé.

Sur l'article 8. Procédure pour la constitution des conseils.

M. R. L. BORDEN : Supposons qu'il y ait 1,500 ouvriers en cause, comment les amènerez-vous à demander l'institution d'un conseil ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il y a un autre article.

M. MILLER : Celui qui fera la demande aux termes de l'article 8, pourrait en même temps désigner les membres du conseil, sans attendre cinq jours après l'avis du ministre. Le paragraphe en question pourrait se lire :

Chaque partie ou différend peut, au moment de faire la demande comme susdit, ou dans les cinq jours après en avoir été requis par le ministre, etc.

M. R. L. BORDEN : Le ministre n'a pas encore dit comment il appliquera les dispositions de cet article, quand il aura affaire à 1,500 ouvriers.

L'hon. M. LEMIEUX : Je crois que le cas est prévu par l'article 16 qui est ainsi conçu :

La demande et l'application qui doit l'accompagner. . .

4) Si elles sont faites par des employés qui ne sont pas membres d'une union ouvrière constituée en corporation ou inscrite, doivent être signées par au moins dix d'entre eux.

M. LEMIEUX.

M. R. L. BORDEN : Ces dix ne sont pas l'autre partie.

L'hon. M. LEMIEUX : Ils ont été choisis en son nom.

M. R. L. BORDEN : Ces dix ne sont pas l'autre partie. Tous ceux qui auront signé seront l'autre partie. Il ne s'agit pas d'un arbitrage entre ces dix et le patron, mais d'un arbitrage entre tous les ouvriers et le patron.

M. VERVILLE : Se propose-t-on de modifier cet article quant aux unions constituées en corporations ? 99 p. 100 des unions ne sont pas ainsi constituées.

M. R. L. BORDEN : Cet article n'est en discussion qu'à titre d'exemple.

M. VERVILLE : S'il doit y avoir un amendement je désire le discuter.

M. R. L. BORDEN : L'article devra être amendé de manière à faire disparaître cette difficulté.

M. LOGAN : Si cet article est amendé, j'espère que l'amendement ne concernera que la constitution du conseil. Supposons qu'il s'agisse d'un lockout, un patron congédie 1,500 ou 2,000 hommes qui n'ont pas d'union. Comment mettra-t-on ces ouvriers en demeure de désigner un membre du conseil ?

M. R. L. BORDEN : Il est indifférent qu'ils aient une union, si elle n'est pas constituée en corporation ou inscrite.

M. JOHNSTON : Pourquoi ne pas retrancher les mots " constituée en corporation ou inscrite" ?

M. R. L. BORDEN : Il me semble qu'ils pourraient l'être. Je veux simplement savoir du ministre comment il appliquera cette disposition à 1,500 ouvriers qui n'appartiennent pas à une union constituée en corporation ou inscrite. Je considère tous ces paragraphes de l'article 16, comme impossibles d'application, aux termes du bill tel que rédigé.

M. CONMEE : Je crois que la difficulté au sujet du paragraphe 4 de l'article 16 serait aplanie par l'addition des mots " ou par toute association ouvrière" et en stipulant que la demande sera signée par les officiers réguliers de ces organisations. Comme le fait remarquer l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) la grande majorité de ces unions ne sont pas constituées en corporation ni inscrites, mais elles ont un président ou un comité exécutif. Il suffirait que ces officiers fassent la demande. On pourrait ajouter à cet article ou à un autre qu'il faudrait une résolution adoptée à une réunion pour avoir une preuve que la majorité des ouvriers désire que la demande soit faite.

M. R. L. BORDEN : C'est exactement ce que décrète la loi de la Nouvelle-Zélande.

Elle contient des dispositions très compliquées au sujet de ces assemblées préliminaires. Pour simplifier notre loi le plus possible nous ne demandons pas autant de formalités, mais il faut les remplacer par quelque chose.

L'hon. M. LEMIEUX : Quant à cette question de l'identité des parties en cause, nous connaîtrons toujours le patron et comme les ouvriers sont en général membres d'unions, c'est l'union qui agira pour eux. S'ils ne font pas partie d'une union, quelques-uns d'entre eux agiront en leurs noms.

M. R. L. BORDEN : Ils ne pourront pas sans y être autorisés.

L'hon. M. LEMIEUX : La demande sera accompagnée d'une déclaration contenant les noms des parties en cause, et les ouvriers désigneront celui qui doit les représénéfices.

M. R. L. BORDEN : Le paragraphe 4 dit que la déclaration sera signée par au moins dix d'entre eux ; ce sont les ouvriers qui sont la partie en cause et non les dix qui auront signé. Autrement la loi ne s'appliquerait qu'aux dix qui auraient signé, tandis que l'esprit de cet article 16 est que tous les ouvriers soient tenus de se conformer à la sentence arbitrale et a en recueillir les bénéfice.

M. GERMAN : D'après ce que je comprends, la sentence arbitrale n'est obligatoire pour aucune des parties. S'il y a 150 ouvriers dans une fabrique et s'ils n'appartiennent pas à une union inscrite, dix d'entre eux désigneront un arbitre. Mais la sentence arbitrale n'oblige personne. S'il s'agissait de l'arbitrage obligatoire ce serait bien différent. Il s'agit simplement de charger trois hommes d'indiquer ce qu'il conviendrait de faire en toute justice, et on s'en rapporte à l'opinion publique pour faire le reste.

M. BOURASSA : Si les ouvriers n'appartiennent pas à une union inscrite, dix d'entre eux pourront désigner un arbitre et dix autres, en choisir un autre ; à moins qu'on n'ait la preuve que ces dix ouvriers étaient autorisés à agir au nom de la collectivité, l'arbitre n'aura pas été choisi par l'autre partie en cause.

M. LOGAN : Supposons le cas d'une fabrique employant 300 ouvriers, dont 100 appartiennent à une union et les 200 autres n'y appartiennent pas. Le conflit est entre le patron et les 300 ouvriers ; les 100 unionnistes pourront désigner un arbitre et les 200 non-unionnistes, un autre.

M. LENNOX : Si la demande est faite par le patron et si ses trois cents ouvriers n'appartiennent pas aux unions, le ministre devra-t-il envoyer des avis aux 300 ouvriers?

L'hon. M. LEMIEUX : Dans chaque cas le ministre devra user de discernement. Avant de constituer le conseil, il enverra généralement un fonctionnaire sur les lieux. Il n'y a généralement qu'une cause au conflit et les ouvriers ne se diviseront pas en unionnistes et non unionnistes. Il peut arriver que les unionistes se mettent en grève parce qu'on emploie des ouvriers non syndiqués, mais avant de déclarer la grève, ils devront faire une demande et ils auront naturellement le droit de désigner leur arbitre.

M. R. L. BORDEN : La loi dit que des avis seront donnés et le ministre devra se conformer à la loi. Supposons que les unionistes désignent un arbitre et les non syndiqués en désignent un autre, que fera-t-il ? Il est utile de signaler ces difficultés pour que le ministre les étudie.

M. LOGAN : Oui, il vaut mieux signaler tous ces points obscurs pour que nous ayons une loi aussi parfaite que possible. Supposons le cas d'un patron qui emploie 100 ouvriers syndiqués et 10 ouvriers non syndiqués. Si les 100 syndiqués se mettent en grève parce que le patron emploie des ouvriers qui n'appartiennent pas à l'union, il se produit immédiatement un conflit entre les deux groupes d'ouvriers, et comme ils sont de force égale, chaque groupe aura-t-il son arbitre ?

L'hon. M. LEMIEUX : Ce sont ceux qui se mettent en grève qui désignent l'arbitre. Ceux qui ne se mettent pas en grève, n'en nomment pas.

M. VERVILLE : Je ne crois pas qu'on ait déjà vu des ouvriers non syndiqués se mettre en grève. Ceux qui ne sont pas assez éclairés pour se syndiquer, ne le sont pas assez pour organiser une grève.

M. LOGAN : Les demoiselles du téléphone, à Toronto, se sont mises en grève.

M. VERVILLE: En trois heures de temps leur avocat les auraient organisés en union. Vous n'avez rien à redouter des ouvriers non syndiqués. Ils se résignent à tout, en attendant que les autres luttent et leur obtiennent des avantages.

L'hon. M. LEMIEUX : Il ne faut pas perdre de vue que les ouvriers ne font pas de grève pour le plaisir de la chose et si des ouvriers non syndiqués se mettent en grève pour se prévaloir des avantages de cette loi, ils nommeront immédiatement un comité chargé de les représenter ; ce comité désignera ensuite le nom de l'arbitre.

M. BOYCE : L'honorable ministre cherche à prévoir ce que feront les ouvriers dans telle et telle circonstance, mais il ne répond pas à l'objection de l'honorable député de Cumberland. L'article 16 oblige le ministre à agir, mais avant d'intervenir, il doit s'assurer si la demande est régulièrement signée.

Sur l'article 8, paragraphe 4.

M. BOYCE : Y a-t-il des objections à réduire le délai dans lequel le ministre devra faire la nomination ?

L'hon. M. LEMIEUX : Des causes imprévues peuvent empêcher le ministre de faire la nomination dans les cinq jours. Mais il aura certainement tout intérêt à constituer le conseil le plus tôt possible. Il sera responsable au Parlement et on doit lui laisser une certaine latitude.

M. GERMAN : Quelle latitude peut-il avoir au delà des 15 jours que lui accorde l'article 6 ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il constituera le conseil sous le plus bref délai possible, mais il aura 15 jours pour cela.

Sur l'article 10,

Chaque membre d'un conseil reste en office depuis sa nomination jusqu'à ce que le rapport du conseil ait été signé et transmis au ministre.

M. LOGAN : Des difficultés peuvent se présenter sur l'interprétation de la sentence arbitrale. Qui serait plus en état de l'interprêter que ceux qui l'auront rendue? Le ministre ne pourrait-il pas modifier cet article de manière à ce que le conseil ne cesse pas d'être en office du moment que le rapport est fait ?

L'hon M. LEMIEUX : J'y ai pensé, et cet amendement viendra sous l'article 21.

Sur l'article 11.

N'agira en qualité de membre d'un conseil nulle personne qui a quelque intérêt pécuniaire direct ou indirect dans le sujet du différend dont est saisi le conseil, ou a quelque intérêt de cette nature dans l'une ou l'autre des parties.

M. CONMEE : Aux termes de cet article les ouvriers auront peut-être quelque difficulté à trouver un arbittre bien disposé à leur égard et en même temps, bien au courant de la question. Au cas d'une grève sur un chemin de fer les ouvriers désireront être représentés par quelqu'un bien au courant des détails de l'exploitation d'un chemin de fer, mais cet article ne leur permettrait pas de désigner un des leurs. L'article pourrait être modifié par l'addition des mots " à l'exception d'un officier de l'union ou un surintendant de chemin de fer " ou autres mots qui permettraient le choix d'un officier.

L'hon. M. LEMIEUX : Je saisis toute la valeur de l'objection de mon honorable ami. Dans certains cas, les ouvriers trouveraient difficilement un bon représentant en dehors de leurs rangs et je serais disposé à modifier cet article de manière à ce qu'il se lise " n'agira en qualité de 3e membre d'un conseil ". Cela permettrait aux ouvriers de choisir un des leurs comme arbitre, mais le 3e devra nécessairement être tout à fait indépendant.

M. BOURASSA : Ceci touche au principe même de la question et fait voir toutes les difficultés qui se présenteront, si le ministre n'est pas décidé à nommer un conseil permanent d'arbitrage. Si nous décidons qu'un homme ne peut être un juge compétent entre patrons et ouvriers, à moins de posséder une connaissance pratique et personnelle du métier en question, autant dire que les tribunaux ordinaires n'ont pas la compétence voulue pour juger les causes qui sont portées devant eux. Il résultera de cette disposition, que dans la majorité des cas, on aura un rapport de la majorité et un rapport de la minorité, et alors dans quel sens s'exercera l'influence de l'opinion publique ?

M. TALBOT : Supposons que nous ayons un conseil permanent, et que plusieurs grèves éclatent en même temps—à Vancouver, à Winnipeg, à Sydney, par exemple—comment ferait-on ?

M. BOURASSA : Je ne discuterai pas l'objection soulevée par l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) en ce moment, car j'ai l'intention de le faire sur l'article 7.

L'hon. M. LEMIEUX : Sans entrer dans la discussion à fond de la question d'un conseil permanent, mon honorable ami ne croit-il pas que si ce conseil avait déjà rendu une décision dans un cas particulier, ceux contre lesquels il aurait décidé aurait des objections à se présenter de nouveau devant lui ? Supposons que dans une grève d'employés de chemins de fer un conseil permanent se prononce contre les employés, ce conseil aurait-il la confiance des deux parties dans une autre grève d'employés de chemins de fer ? Ce conseil permanent prépare un rapport à la suite de l'enquête, et ce rapport est défavorable aux prétentions des employés. Un mois, ou un an plus tard, une autre grève a lieu. Mon honorable ami suppose-t-il que ce même conseil inspirerait confiance aux parties en cause ? Je crois que ce sont des questions trop délicates pour les confier à un conseil permanent.

M. BOURASSA : C'est une question que nous discuterons plus tard. Pour le moment je me borne à protester contre cette prétention qu'un des arbitres pourra avoir un intérêt précuniaire dans le sujet du différend. Je crois que le principe est faux, mais je ne le discuterai pas à présent.

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami pourrait faire une proposition quelconque. Que ferait-il dans un cas comme celui-ci, par exemple : une grève éclate dans une mine de charbon dans une localité très éloignée de tous les centres importants. Il y a d'un côté les propriétaires de la mine et de l'autre trois ou quatre mille ouvriers. On nous envoie une demande

d'arbitrage; devrions-nous choisir les arbitres en dehors de la région ?

M. BOURASSA : Certainement.

L'hon. M. LEMIEUX : Il est vrai que nous le pouvons ; mais quels sont ceux que ces mineurs connaissent et quels sont ceux en qui ils ont confiance, en dehors de la région ? La question est épineuse, et je crois que mon honorable ami aura de la difficulté à la résoudre.

M. LOGAN : Je partage la manière de voir de l'honorable député de Labelle, et je crois que c'est une sérieuse proposition que d'amender cet article. Comme il le fait remarquer, ce projet de loi n'aura de résultat qu'en autant qu'il permettra à l'opinion publique d'exercer son influence, et pour cela il faut d'abord convaincre l'opinion publique de l'impartialité du tribunal. En modifiant l'article dans le sens indiqué, on invite directement les parties à choisir comme arbitres des partisans déclarés. C'est-à-dire que les ouvriers grévistes choisissent un des leurs et le patron nommera son principal avocat. Ce sera alors le 3e arbitre qui devra agir sur l'opinion publique. Autant vaudrait n'avoir qu'un seul arbitre.

M. CONMEE : Ce 3e arbitre est choisi par les parties intéressées.

M. LOGAN : Le public n'aurait aucune confiance dans un conseil ainsi composé, puisque ces arbitres ne seraient pas indépendants.

M. CONMEE : Je n'en vois pas la raison.

M. LOGAN : Supposons qu'un conflit éclate et que les intéressés demandent des arbitres. Les ouvriers choisiront un des leurs . . .

M. CONMEE : Naturellement.

M. LOGAN : Croit-on que cet arbitre pourra agir avec calme et impartialité . . .

M. BOURASSA : Et dans un esprit de conciliation . . .

M. LOGAN : Oui, et dans un esprit de conciliation, pour préparer un rapport qui inspirerait confiance à l'opinion publique ? Si le patron, de son côté, choisit son avocat comme arbitre, ce dernier s'inspirera-t-il de l'esprit public, dans son rapport ?

M. JOHNSTON : Je crois que dans une grève, dans la Nouvelle-Ecosse, on a déjà choisi comme arbitre un des grévistes. Je ne me rappelle pas exactement la chose, mais je crois que c'est ce qui a eu lieu. Cet arbitrage était en vertu de la loi de la Nouvelle-Ecosse.

M. LOGAN : Oui ; une loi imposant l'arbitrage obligatoire. Mais le principe de loi que nous discutons en ce moment a pour but d'agir par la conciliation et par l'influence de l'opinion publique. Je répète, que pour éclairer l'opinion publique, il faut un tribunal qui inspire confiance au public; il faut, autant que possible, empêcher un rapport de la minorité, car, si on met sous les yeux du public deux rapports, on ne produira pas l'effet cherché.

M. CONMEE : Si cet article n'est pas modifié, comment préviendra-t-on l'état de chose contre lequel s'élève l'honorable député de Cumberland ? Si, dans le cas d'un conflit, les ouvriers désignent comme arbitre leur avocat, et si les patrons font la même chose, comment pourra-t-on l'empêcher ?

L'hon. M. LEMIEUX : Les arbitres ne devront pas avoir un intérêt pécuniaire dans le différend. L'objection de mon honorable ami mérite qu'on s'y arrête. On s'instruit à la réflexion; je consens à réserver l'article, sous cet amendement, car je tiens à ce que l'opinion publique soit avec le bill, s'il est adopté.

M. LOGAN : L'honorable ministre voudrait amender le bill de manière à permettre la nomination d'un arbitre au courant des détails du métier en jeu. Il n'est pas nécessaire d'un amendement pour cela. Supposons une grève sur le chemin de fer canadien du Pacifique ; pourquoi ne pourrait-on pas choisir un employé de l'Intercolonial ou d'un autre chemin de fer ? Mais nous ne devons pas permettre le choix d'un arbitre qui aurait un intérêt pécuniaire dans le différend.

M. CONMEE : Si on choisit un employé d'un autre chemin de fer, il sera membre d'une union ou d'une organisation et il s'inspirera des mêmes idées que les grévistes.

M. CARVELL : Sans vouloir intervenir dans le débat, l'honorable député de Cumberland me permettra une observation dont il saisira toute la portée. Il dit qu'en choisissant comme arbitres des personnes intéressées on aura deux rapports, celui de la majorité et celui de la minorité. N'est-ce pas ce qui arrive dans tous les arbitrages ? Si je représente un client et si l'affaire doit être soumise à l'arbitrage, j'aurai bien soin de désigner une personne qui, j'en aurai la presque certitude, décidera en notre faveur. C'est toujours ce qui arrive.

M. LOGAN : Oui, mais dans ce cas-là, vous n'avez pas à vous inquiéter de l'opinion publique.

M. CARVELL : Oui, vous vous en inquiétez, comme d'un facteur dans le règlement de la difficulté. Il me semble que l'article tel qu'il est donnera d'aussi bons résultats que si on met des restrictions dans le choix des arbitres.

M. LENNOX : Je me proposais de demander aussi le renvoi de cet article, car

j'ai été chargé de proposer qu'on y ajoute le paragraphe suivant :

Pourvu toutefois qu'un officier de toute union ouvrière ou qu'un fonctionnaire de toute compagnie autre que celles directement intéressées dans le différend, puisse agir comme arbitre.

Après avoir lu l'article, je ne sais pas au juste si cette catégorie de personnes est exclue. Mais puisque l'article doit être reservé, je donne lecture de cet amendement, pour que le ministre puisse l'étudier.

L'hon. M. LEMIEUX : Très bien.

Sur l'article 15 :

Pour déterminer la manière dont doit se faire une demande à l'effet de faire nommer un conseil et le nombre de personnes par qui cette demande doit être faite sont à observer les dispositions qui suivent:

1. La demande doit se faire par écrit selon la formule prescrite et doit en substance prier le ministre de nommer un conseil auquel renvoyer le différend sous le régime de la présente loi.

2. La demande doit être accompagnée:

a) d'un exposé où sont mentionnés:

1) les parties au différend;

2) la nature et la cause du différend, y compris ce qu'une des parties réclame ou exige de l'autre et que cette dernière refuse d'accorder;

3) le nombre approximatif des personnes dont les intérêts sont en jeu dans le différend ou peuvent le devenir;

4) les efforts faits par les parties elles-mêmes pour régler le différend; et

b) d'une déclaration sous serment énonçant que si le différend ne se règle ou n'est renvoyé par le ministre à un conseil de conciliation et d'enquête sous le régime de la loi, il y aura grève ou contre-grève, selon le cas, et que l'autorisation nécessaire pour la déclaration d'une contre-grève ou d'une grève a été obtenue.

M. MILLER : Je propose l'addition d'un paragraphe ainsi conçu :

c) La susdite demande mentionnera le nom d'une personne prête et disposée à agir comme membre du conseil, et désignée comme tel par la partie ou les parties faisant la demande.

De cette manière cet article concordera avec l'autre amendement qui a été fait.

M. LENNOX : Dans le cas d'un patron qui fait une demande pour prévenir une grève, le sous paragraphe (a) du paragraphe 2, l'oblige-t-il à mentionner les noms de tous ceux qui menacent de se mettre en grève, même s'ils sont 500 ?

L'hon. M. LEMIEUX : Non ; il devra les mentionner d'une manière générale, sans donner les noms.

Je ne vois pas d'objection à l'amendement de l'honorable député de Grey (M. Miller).

Au sous paragraphe (b) du paragraphe 2, de l'article 15, je propose d'ajouter après les mots "il y aura", les mots :

Au meilleur de la connaissance et du jugement des parties.

M. LENNOX.

M. R. L. BORDEN : Je préférerais "l'opinion des parties."

M. CONMEE : Je propose que les mots "déclaration sous serment" soient rayés et remplacés par "une déclaration par écrit". Cette déclaration aura la même valeur, et ceux qui feraient honnêtement une déclaration sous serment, feront une honnête déclaration par écrit.

L'hon. M. LEMIEUX : Il vaut mieux conserver la déclaration sous serment, pour s'assurer de la bonne foi des requérants et être sûr qu'on n'abusera pas de la loi pour pénétrer dans les affaires de l'autre partie au moyen d'une enquête.

M. CONMEE : Si, à une réunion des ouvriers, la majorité se prononçait en faveur de la grève, je doute fort qu'un homme hésite à déclarer sous serment que la grève n'aura pas lieu.

L'hon. M. LEMIEUX : Au meilleur de sa connaissance.

M. BOYCE : Ne suffirait-il pas de dire qu'une grève est à craindre ?

M. CONMEE : Comme l'a expliqué le ministre, il enverra un fonctionnaire sur les lieux et on pourra toujours se renseigner sur la bonne foi des parties.

M. MILLER : On pourrait se dispenser de tous ces affidavit et déclarations sous serment.

M. M. S. McCARTHY : Ne serait-il pas à propos d'exiger une réponse à la déclaration ?

M. LENNOX : Je crois que l'article 20 y pourvoit.

M. CONMEE : La proposition que je fais vient des unions intéressées.

M. JOHNSTON : J'ai aussi reçu des représentations de même nature de la part de certaines organisations, et on fait remarquer que la loi de la Nouvelle-Ecosse, qui a généralement donné satisfaction, n'exige qu'une déclaration écrite et non sous serment ; on en conclut que le serment n'est pas nécessaire.

M. R. L. BORDEN : Ces mots ont sans doute été insérés dans le but louable d'empêcher de faire servir la loi à des fins illégitimes. Mais la grande objection, c'est que la loi ne peut être invoquée que lorsque la grève est sur le point d'éclater. Cela ne me paraît pas sage. On insiste pour que le conflit se prolonge jusqu'à ce qu'une des parties en cause soit en état de jurer qu'une grève aura lieu, et ce n'est qu'alors qu'on permet au ministre d'intervenir. Voilà ce qui ne me plait pas dans cet article. On devrait le modifier de manière à permettre à l'une ou l'autre des parties de demander l'intervention du ministre, lorsque surgira un conflit grave de nature à amener une

grève, et laisser le ministre décider s'il doit intervenir ou non. On devrait laisser ce soin à sa discrétion. Si une demande ne lui paraît pas légitime, il refusera son intervention, mais s'il ne voit aucune raison de soupçonner la bonne foi des requérants il pourra agir. Cette garantie suffirait au lieu de toutes ces dispositions compliquées de l'article 15. Avec l'article tel que rédigé, non seulement on attend que les ouvriers soient sur le point de se mettre en grève, mais on exige même qu'ils soient autorisés par leurs organisations à déclarer la grève, avant de pouvoir invoquer la loi.

L'hon. M. LEMIEUX : Tant qu'il y a espoir que les parties pourront s'entendre, nous ne voulons pas intervenir, mais lorsque les choses en sont au point que la grève va éclater, les parties doivent faire une demande pour empêcher la grève ou le lockout, si l'intérêt public est en jeu. Quant à la déclaration sous serment, nous ne voulons appliquer la loi que dans les cas graves, et non selon le caprice du premier venu.

M. R. L. BORDEN : N'avez-vous pas un article permettant de rejeter la demande quand le conflit parait frivole ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. R. L. BORDEN : Ce serait une garantie, et elle serait plus grande encore si le ministre avait une certaine latitude, comme je l'ai expliqué, il y a un instant. Quelle est l'utilité de toutes les formalités exigées par les sous-paragraphes 1, 2, 3 et 4 du paragraphe 2 ? Ce sont des choses que le conseil constatera, c'est sur cela que se fera l'enquête.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous procéderons absolument comme lorsque mon honorable ami s'adresse à un tribunal, au nom d'un client. Dans le bref il désigne les parties et dans la déclaration il énumère les faits de la cause. Dans le cas actuel, pour faciliter le classement des dossiers dans le département, pour pouvoir agir promptement lorsque le conseil sera constitué, pour pouvoir mieux juger de la situation, n'est-il pas préférable de savoir d'avance en quoi consiste la difficulté, des deux côtés ?

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas. L'honorable ministre retourne à l'ancienne coutume. Il dit que les parties doivent produire ce qu'on pourrait assimiler à un plaidoyer devant une cour de justice. La procédure moderne tend à simplifier ces plaidoyers, le plus possible. Lorsqu'on aura constitué le conseil, les parties se présenteront et diront en quoi consiste le conflit et lorsque le conseil aura fait son rapport, vous aurez un dossier complet, et tout ce dont vous aurez besoin dans le département. Cet article me parait contenir une foule de formalités inutiles.

M. GERMAN : Les déclarations sous serment n'existent pas au Canada. Nos déclarations statutaires ont la valeur d'un serment. "Déclaration sous serment" n'est pas l'expression propre. On pourrait joindre à la demande une déclaration statuaire disant que le contenu de la demande est vrai de fait en substance et cette déclaration pourrait être faite devant un magistrat de police.

L'hon. M. LEMIEUX : Des formules imprimées seront distribuées aux intéressées. Cet article paraît formidable à la lecture, mais en réalité, en quatre lignes on peut donner tous les renseignements exigés.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre ne croit-il pas que l'enquete a assez duré et que nous pouvons nous mettre en grève ?

L'hon. M. LEMIEUX : Finissons en avec cet article et nous nous reposerons ensuite.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT: Le sous-paragraphe (b) est amendé par l'insertion, à la 45e ligne, des mots "au meilleur de la connaissance et de la croyance du déclarant."

M. GERMAN : Mettez aussi le mot "statutaire" au lieu de "sous serment".

L'hon. M. LEMIEUX : En effet.

(L'article ainsi modifié, est adopté.)

Le comité rend compte de ses délibérations.

L'hon. M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : De quoi nous occuperons-nous à la prochaine séance ?

L'hon. M. FIELDING : De la suite du débat sur le bill du travail.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure et quarante-cinq minutes du matin, mercredi.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 27 février 1907.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à deux heures.

### QUESTIONS.

VOITURES-AUTOMOBILES POUR L'INTERCOLONIAL.

M. LAPOINTE demande :

1. Le département des Chemins de fer a-t-il fait construire des voitures-automobiles pour le service de certains embranchements de l'Intercolonial?
2. Dans l'affirmative, ces voitures seront-elles prêtes pour la prochaine saison d'été?
3. Est-ce l'intention du département de faire circuler l'une de ces voitures sur l'embranchement de la Rivière-Ouelle?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Non, mais il en fait construire.

2. Oui, nous espérons qu'elles seront prêtes à temps.

3. Oui.

BUREAU PRINCIPAL DU "LIBRARY BUREAU " D'OTTAWA.

M. BENNETT (par M. Blain) demande :

1. Où est le bureau principal du Library Bureau of Canada qui a reçu $1,370 pour services mentionnés à la page V du rapport de l'auditeur général?

2. Si le bureau principal de ladite maison est situé hors d'Ottawa, avec qui le Gouvernement a-t-il transigé des affaires, si c'est avec un agent local?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1 et 2. Le Library Bureau du Canada a son bureau principal à Ottawa.

CHEMIN DE FER SAINT-TIMOTHEE ET LA GRANDE-ILE.

M. BERGERON (par M. Blain) demande :

1. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a-t-il reçu une pétition du conseil municipal de la paroisse de Saint-Timothée, comté de Beauharnois, concernant les réparations à faire au chemin qui conduit au pont de l'Etat entre cette paroisse et la Grande-Ile?

2. Est-ce l'intention du département d'accéder à cette demande et de faire les réparations nécessaires de manière à prévenir des dommages aux terres avoisinantes?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui.

2. Cette question est à l'étude.

VENTE DES FERRAILLES TROUVEES DANS LES RUINES APRES L'INCENDIE DES ATELIERS DES WAGONS DE MONCTON.

M. AMES (par M. Blain) demande :

1. De quelle manière a-t-on disposé des ferrailles trouvées dans les ruines des ateliers de wagons après l'incendie de Moncton le 24 février 1906?

2. Combien de tonnes ont été vendues et à quel prix?

3. Ont-elles été vendues aux enchères?

4. Dans l'affirmative, quels sont les acquéreurs?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Par soumissions.

2. On a vendu 21 tonnes, 600 livres de ferrailles tordues et recourbées à $13.75 la tonne ; il s'agissait de fer ayant servi à la construction de ces bâtiments. 40 tonnes, 600 livres de fer forgé, n° 1, ont été vendues à $15 la tonne, tandis qu'on a trouvé acheteurs pour 65 tonnes, 500 livres de fer forgé n° 2 à $2 la tonne, et pour 7 tonnes, 800 livres de ferrailles n° 3, à $4 la tonne. La tonne représente 2,000 livres.

3. Non ; nous avons demandé des soumissions.

4. Max. Pullman, New-Glasgow ; John McDougall et Cie, Montréal ; H. J. Garson et Cie, Saint-Jean ; Dominion Iron and Steel Company, Sydney ; Railway Spring and Supply Company, Montréal ; P. McGoldrick, Saint-Jean ; T. McAvity et fils, Saint-Jean ; Montreal Rolling Mills, Montréal ; Dartmouth Rolling Mills, Dartmouth ; Sessenwein Frères, Montréal ; R. E. Finn, Halifax; J. Simon, Halifax ; Simon Nelson, Saint-Jean ; J. McGoldrick et J. Goldberg, Saint-Jean ; Solway et Cohen, Toronto ; Walter L. Smith, Saint-Jean; Portland Rolling Mills, Saint-Jean ; R. R. McLellan, Saint-Jean ; Goldberg et Rathman, Boston ; H. J. Garson et Cie, ont acheté les ferrailles tordues et recourbées, rebuts des pièces ayant servi à la construction. La compagnie des hauts fourneaux de Dartmouth a acheté des rebuts de fer forgé n° 1 et n° 2, tandis que la compagnie des hauts fourneaux de Portland, Saint-Jean (N.-B.) acquérait les rebuts de fer forgé n° 3.

VENTE DE VIEUX FER A H. J. CARSON ET CIE.

M. AMES (par M. Blain) demande :

1. Des ventes de ferrailles ont-elles été faites à H. J. Carson et Cie, marchands d'articles de rebuts, de Saint-Jean, (N.-B.), depuis le 24 février 1906?

2. Dans l'affirmative, quelles quantités ont été vendues à cette compagnie et à quel prix?

3. Le Gouvernement a-t-il fait la vente à la compagnie elle-même ou au moyen d'un intermédiaire? Dans ce dernier cas, quel a été l'intermédiaire?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui.

2. 6,588 livres de rebuts de cuivre à 2 cents la livre ; 44,600 livres de débris d'acier provenant de poutres brisées à $13.50 la tonne ; 42,600 livres de fer tordu et recourbé ayant servi à la construction, à $13.75 la tonne ; 295,000 livres de ferrailles provenant de roues de wagons à $21 la tonne ; 1,200,374 livres de rebuts de roues de wagons à $20.25 la tonne ; toutes ces tonnes pesaient 2,000 livres chacune.

3. Le département a vendu directement.

ACHAT D'IMMEUBLES PAR LE GOUVERNEMENT.

M. BLAIN demande :

1. Quelles propriétés ont été achetées par le Gouvernement à Ottawa, depuis le 1er janvier 1904?

2. Quel est le chiffre de la commission payée sur chaque acquisition, et à qui a-t-elle été payée?

3. Quel montant a été payé pour frais légaux, non compris ceux du département de la Justice, sur chaque acquisition?

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : Je demanderai à l'honorable député de faire une motion. Je ferai tous les efforts possibles pour déposer

l'état nécessaire. Tous les détails se rapportant à cette question ne peuvent être donnés sous forme d'une réponse.

M. BLAIN : Je voudrais ajouter les mots "et à qui payé" ce qui ferait connaître les personnes qui ont reçu l'argent.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas d'objection à cela.

M. L'ORATEUR : Cette question est réservée comme avis de motion.

FRONTIERES DU MANITOBA.

M. BOLE demande :

1. Le Gouvernement est-il entré en pourparlers avec M. Edward Brown ou quelques particuliers de la province du Manitoba pour accorder une partie du territoire réclamé par cette province?

2. M. Edward Brown ou tous autres particulier ou particuliers en son nom se sont-ils entendus pour accepter une partie de ce territoire comme règlement final de la réclamation du Manitoba?

3. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres est-il entré en arrangement avec le gouvernement de la Saskatchewan ou quelqu'un de ses membres, avant ou après l'adoption des bills d'autonomie en vertu desquels le territoire au nord de la rivière Albany doit être donné à la province de la Saskatchewan?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Le Gouvernement n'a pas conclu de convention semblable avec M. Edward Brown ou toute autre personne du Manitoba.

2. Non, M. Edward Brown ni personne en son nom n'a présenté de réclamation ni de requête semblable.

3. Ni le Gouvernement, ni aucun de ses membres n'a conclu de convention avec le gouvernement de la Saskatchewan ou avec un membre quelconque de ce dernier avant ou après l'adoption des projets de loi érigeant les deux nouvelles provinces, convention par laquelle le territoire situé au nord de la rivière Albany devrait être cédé à la province de la Saskatchewan.

Je pourrais faire observer, en outre, que d'après une résolution du conseil du 21 mars 1905, le Gouvernement du Manitoba demandant une extension des frontières de cette province au nord et à l'ouest, a déclaré qu'il ne pouvait accepter la proposition du Manitoba quant à l'extension de ses frontières vers l'ouest ; comme le désir de la province du Manitoba d'étendre ses frontières jusqu'à la baie d'Hudson n'était pas déraisonnable, il laissait entendre que lorsque les projets alors soumis au Parlement pour la création des deux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan seraient réglés, on pourrait alors étudier avec profit cette question de l'extension des frontières du Manitoba. Vu que d'autres provinces peuvent aussi avoir leur mot à dire dans le règlement de cette question, le Gouvernement suggérait l'idée d'une conférence entre les autorités du Manitoba et celles des provinces intéressées. Cette conférence a eu lieu au mois d'octobre dernier.

Je pourrais ajouter que les prétentions respectives de trois provinces intéressées venaient en conflit et que le règlement des difficultés qu'elles soulevaient, principalement quant à la délimitation des frontières qui doivent séparer le Manitoba et l'Ontario, a fait depuis et fait encore l'objet de l'étude sérieuse du Gouvernement.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. FINLAYSON propose :

Que le second rapport du comité des comptes publics soit adopté.

Monsieur l'Orateur, ce rapport demande que le comité ait le droit de siéger durant les séances de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je crois que ce rapport devrait être réservé, vu l'absence d'un grand nombre de députés.

M. LENNOX : Il s'agit simplement de l'affaire Long.

M. R. L. BORDEN : Cela est bien vague dans les termes.

M. LENNOX : Ce rapport devrait être restreint à cette question. On a fait cette proposition dans le but de s'enquérir de tout ce qui se rapporte aux docks de Collingwood.

M. L'ORATEUR : Le rapport du comité dit :

Votre comité a examiné les comptes, pièces justificatives et autres documents concernant le paiement de $30,000 à la Collingwood Shipbuilding Company, et il recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre, s'il est nécessaire, pour terminer ladite enquête.

Je crois que la motion se limite à cela.

(La motion est adoptée.)

M. FINLAYSON propose l'adoption du troisième rapport du comité des comptes publics.

L'hon. M. HAGGART : Quel est ce rapport ?

M. L'ORATEUR : Le voici :

Votre comité recommande que la preuve faite au sujet du paiement de $30,000 à la Collingwood Shipbuilding Company soit imprimé de jour en jour pour l'usage des membres du comité, et que la règle 72 soit suspendue à ce sujet.

(La motion est adoptée.)

TRAITEMENT DES JUGES DES COURS DE COMTE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

L'hon. M. AYLESWORTH propose que la résolution suivante soit biffé de l'ordre du jour :

Qu'il est expédient de prescrire que les traitements des juges de cours de comtés de la

Colombie-Anglaise seront comme suit : onze juges et juges puinés, $3,000 chacun.

(La motion est adoptée et la résolution biffée du feuilleton de la Chambre.)

## SENTENCES INDETERMINEES ET MODE DE PREUVE.

A l'appel de l'ordre du jour :

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, me serait-il permis de m'enquérir si l'attention du Gouvernement a été appelée sur les remarques de l'honorable juge McMahon, à l'ouverture des dernières assises du terme d'hiver de la haute cour d'Ottawa, se rapportant aux sentences pour un terme indéfini, et aussi sur le rapport du grand jury du comté de Carleton, qui se lit comme suit:

### SENTENCES INDETERMINEES.

D'après les remarques qu'a faites Votre Seigneurie en exprimant le désir d'améliorer la procédure suivie à l'égard des personnes qui enfreignent la loi pour la première ou la seconde fois et quant à la discrétion qu'ont les juges de pouvoir prononcer une sentence dont le terme n'est pas défini, nous avons appelé devant nous le docteur Bruce Smith, qui a étudié soigneusement ces questions, et qui a visité les états de la république voisine où ces idées ont été adoptées par les législateurs, pour se convaincre lui-même, d'après une observation personnelle de ce qui en était.

Les allusions faites par Votre Seigneurie dans le discours qu'elle a prononcé à l'ouverture de ce terme au grand jury en exprimant le désir que le Canada adopte une législation permettant aux juges de prononcer des sentences indéterminées ou indéfinies, ont fait l'objet de nos délibérations les plus sérieuses. Sans doute, la nécessité d'une réforme se fait sentir sous ce rapport. Les statistiques démontrent que la façon dont on traite les criminels ordinaires au Canada laisse tout à fait à désirer, et nous appelons instamment l'attention du ministre de la Justice sur le fait que nos prisons, au lieu de servir à la réforme de ceux qu'on y envoie, sont trop souvent les endroits où les criminels se perfectionnent dans le vice. Il semble bien étrange qu'on ait à se plaindre de ce que cet état de choses continue. D'autres pays qui ont adopté le système de sentences indéfinies en ont retiré des avantages tels qu'ils ne voudraient pas revenir aux antiques et inutiles méthodes auxquelles nous sommes attachés au Canada pour des raisons que nous ne comprenons pas. Quand un repris de justice s'est tellement enlizé dans le crime que dès sa sortie de la prison, il est condamné pour une autre offense, il nous semble que la société et que les individus devraient être protégés. Un prisonnier de ce genre-là devrait être condamné pour un terme indéfini ou indéterminé, de telle façon que sa mise en liberté ne soit faite que s'il donne des garanties de conversion.

Relativement à ces sentences indéfinies, et afin d'aider à établir un système qui fonctionnera bien, nous exprimons l'opinion qu'on devrait établir dans tout le Canada une preuve à laquelle on pourra recourir pour la première offense, nous parlons de ceux qui se sont rendus coupable de légères offenses et des prisonniers dont la mise en liberté est désirable, alors même qu'ils subissent la peine attachée à une condamnation dont le terme n'est pas défini.

Nous sommes d'avis qu'on devrait signaler au ministre de la Justice le succès obtenu, lors de l'adoption du système de probation, dans d'autres pays où l'expérience a démontré les avantages qui en découlent, non seulement, au point de vue de la diminution des délits, mais aussi au point de vue de l'amendement des mœurs des personnes coupables d'un premier délit, de manière à les détourner des sentiers du crime. Le système des sentences suspendues ne pourvoit pas à la même surveillance et n'offre pas les mêmes avantages que le système de probation; aussi, bien souvent il ne donne pas les résultats qu'on en attendait pour la réformation des personnes ayant commis un premier délit.

Le rapport du jury a trait à plusieurs autres sujets qui n'ont aucun intérêt pour la Chambre. Le président du jury d'accusation m'a prié de signaler cette question au ministère. Je n'ai pas d'autres commentaires à faire à l'heure qu'il est.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'ai eu connaissance des observations du savant juge et du rapport du jury d'accusation, dont l'honorable député a cité un extrait, que par les articles que les journaux ont publiés à cette époque. J'avais étudié avec le plus grand soin depuis quelques mois l'opportunité d'établir le système de sentences indéfinies et de probation dont il est question, lorsque cet incident s'est produit. Depuis la rentrée des Chambres, j'ai eu l'occasion d'avoir avec M. Smith et d'autres citoyens un entretien au cours duquel nous avons discuté ce problème dans ses grandes lignes. Mais le surcroît continuel de travail que m'impose la session m'a empêché d'arriver à une solution et je ne suis pas en mesure de faire connaître à la Chambre le résultat de mes réflexions.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que le ministère continuera à s'occuper de cette question.

## QUESTION DE PRIVILEGE.

### "LE NATIONALISTE"—DENEGATION.

M. JOSEPH A. DUBEAU (Joliette). (Texte) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire soulever une question de privilège. Je serai bref. "Le Nationaliste" du 27 courant a publié l'entrefilet suivant :

Le sujet de toutes les conversations, ce vendredi matin, est la dénonciation violente, faite en présence de M. Aylesworth, ministre de la Justice, et des députés de la Nouvelle-Ecosse, contre M. Fielding, par deux députés Canadiens français.

MM. Dubeau, de Joliette, et Lanctôt, de Laprairie, ont dénoncé le fanatisme du ministre des Finances, et ont dit, comme étant l'opinion de Québec, qu'un personnage comme Fielding pouvait se faire une croix sur le bec,

avant d'espérer succéder à M. Laurier; que jamais les Canadiens français n'accepteraient l'homme qui refusa justice aux catholiques du Nord-Ouest.

Bravo, messieurs : si vous parlez tard, vous parlez bien. Il vaut mieux tard que jamais. Surtout, tâchez maintenant de dire la même chose à la Chambre !

J'oppose la dénégation la plus formelle à l'assertion contenue dans cet entrefilet. Je suis député ministériel, j'ai été élu comme tel et jamais, en aucune circonstance, même dans une conversation privée, je n'ai manifesté la moindre antipathie ni fait aucune critique contre n'importe lequel des membres du cabinet. Je suis fier de déclarer que tous les membres du cabinet ont toujours eu et possèdent encore ma plus entière confiance.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je suis informé et j'ai raison de croire, que l'auteur de l'entrefilet est mon honorable ami le député de Montmagny (M. Armand Lavergne). Si tel est le cas, je regrette d'avoir à dire que l'article en question n'en est que plus injuste et que j'ai eu grandement tort de croire à la sincérité de l'amitié qu'il m'a toujours témoignée.

M. ARMAND LAVERGNE (Montmagny): Pour ne pas faire porter. . . .

M. L'ORATEUR : (Traduction). Bien entendu, c'est sur un fait personnel que l'honorable député a pris la parole.

M. A. LAVERGNE (Montmagny) : (Traduction.) C'est aussi sur un fait personnel que je désire être entendu. (Texte). Pour ne pas faire porter au directeur du "Nationaliste," une responsabilité qui ne lui incombe pas, je déclare que je suis l'auteur de l'article en question ; que je l'ai écrit de bonne foi, ayant été informé, non pas par un témoin oculaire, mais par un témoin auriculaire de la scène qui s'est passée dans la chambre des députés de la Nouvelle-Ecosse. Naturellement, si l'honorable député de Joliette nie le fait, d'après les règles de cette Chambre, je suis obligé d'accepter sa dénégation. Je l'accepte mais, pour le député de Joliette, je regrette qu'il l'ait faite.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU RAPPORT DE LA COMMISSION DES ASSURANCES.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais savoir quand seront distribués les exemplaires des dépositions entendues par la commission des assurances.

L'hon. M. FIELDING : D'autres occupations m'ont empêché de rencontrer M. le secrétaire d'Etat, aujourd'hui. Je suppose qu'il ordonnera de distribuer immédiatement ces exemplaires. Je verrai M. le secrétaire d'Etat sans plus tarder.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. AMES : Je ferai observer au premier ministre que le rapport concernant la compagnie des poissonniers d'Athabaska et autres demandé le 17 décembre, n'a pas encore été déposé.

## SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX GREVES ET AUX LOCKOUTS.

La Chambre se déclare de nouveau en comité général et passe à la suite de la discussion sur le bill (n° 36), déposé par M. Lemieux, ayant pour objet d'aider à prévenir et à régler les grèves et les lockouts dans les houillères et les entreprises d'utilité publique.

Sur l'article 16.

L'hon. M. LEMIEUX : Hier soir, pendant que nous délibérions ce projet de loi, le représentant de Simcoe (M. Lennox) a demandé s'il appartenait au parlement fédéral de décréter des lois en pareille matière. J'ai répondu qu'ayant consulté le ministre de la Justice celui-ci m'a répondu oralement que ce projet de loi ne sortait pas des limites de nos attributions. Ce matin, j'ai vu M. Newcombe, le sous-ministre, qui m'a remis cette lettre :

Ottawa, 27 février 1907.

Cher Monsieur,—Au sujet de la conversation au cours de laquelle vous m'avez demandé mon avis sur la question des pouvoirs du Parlement quant aux dispositions du bill concernant la répression des grèves et des contre-grèves, bill que vous avez déposé, je persiste dans l'opinion que je vous ai exprimée de vive voix, à savoir, que les prescriptions législatives en question sont du domaine du parlement fédéral. Le bill, qui doit s'appliquer à tout le Canada, a pour objet, en peu de mots, de créer un conseil de conciliation et d'enquête chargé de régler les différends entre patrons et employés qui lui seraient soumis du consentement des intéressés, de déclarer illégales les grèves et les lockouts qui se déclareraient avant la nomination ou pendant les travaux d'un conseil et de punir ceux qui y prendraient pas.

Je suis d'avis que ce projet de loi et, autant que je puis voir, ses différentes dispositions sont du domaine du parlement fédéral, ou qu'elles ont trait au maintien de la paix, de l'ordre et de la bonne administration au Canada dans des questions qui ne sont pas du ressort exclusif des législatures des provinces.

En tant qu'il se rapporte aux patrons et aux employés dans leurs rapports avec les catégories de sujets énumérées dans l'article 91 de la loi de l'Amérique britannique du Nord ou exceptées par le paragraphe 10 de l'article 92, le bill est manifestement du domaine du Parlement. Et, en tant qu'il concerne à d'autres égards les patrons et les employés, il peut être décrété, je n'en doute pas, en vertu des pouvoirs généraux conférés au Canada. Il n'est pas nécessaire présentement de décider si le Parlement a juridiction parce qu'il s'agit de la réglementation du commerce ou de la loi criminelle, ou à la faveur des pouvoirs

généraux relatifs au maintien de la paix, de l'ordre et de la bonne administration au Canada.

Je suis d'avis que, pour l'une de ces causes, l'adoption du bill est du domaine du Parlement.

Je suis, cher monsieur, votre tout dévoué,

E. L. NEWCOMBE,
Sous-ministre de la Justice.

A l'honorable
M. Rodolphe Lemieux, C.R., député,
Directeur général des Postes, Ottawa.

Je dois dire que cette opinion est corroborée par le ministre de la Justice. Hier soir, l'honorable député n'avait pas exprimé des doutes bien graves, mais afin de dissiper ceux que le public pourrait entretenir, je crois qu'il y avait lieu d'obtenir l'avis du ministère de la Justice. Je propose que les deux derniers paragraphes de l'article 16 soient supprimés et remplacés par les suivants :

3) Si elles sont faites par des employés qui sont membres d'une union ouvrière, doivent être signées par deux de ses officiers régulièrement autorisés par le vote de la majorité des membres de l'union;

4) Si elles sont faites par des employés qui ne sont pas, ou dont quelques-uns ne sont pas, membres d'une union ouvrière, doivent être signées par au moins dix d'entre eux dûment autorisés par le vote de la majorité des employés concernés à une réunion convoquée pour discuter la question.

Les procédures prescrites par cet article sont nécessaires pour lier les parties. On comprendra pourquoi on fixe le nombre des personnes en se référant à l'article 21 qui dispose qu'il faut au moins dix employés dont les intérêts sont directement en jeu pour que la loi s'applique à un différend. De plus, en fixant ce nombre, on s'assure que la généralité des employés aura connaissance des démarches faites, de sorte qu'il sera impossible à un groupe de prendre une décision que n'approuverait pas la majorité. Les employés qui ne seront pas membres d'une union ouvrière choisiront à la majorité des voix un comité de dix personnes, et ce comité servira d'intermédiaire dans les communications officielles entre le conseil et les employés.

M. R. L. BORDEN : Il serait peut-être préférable de réserver ces amendements jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion de les étudier un peu. Il me semble qu'ils exigeront des modifications à l'article 15.

L'hon. M. LEMIEUX : Vu que le sujet est très délicat, lorsque le bill sera adopté avec les modifications qu'il subira au cours des délibérations, nous pourrons le faire réimprimer et le distribuer aux députés car, vu qu'il s'agit d'une législation nouvelle, il me semble que les députés, avant d'adopter le bill, devront avoir sous les yeux les articles tels que définitivement rédigés.

M. R. L. BORDEN : Lorsque je parle de la nécessité de modifier l'article 15, voici ce que j'entends: si on exige que les représentants des parties intéressées soient revêtus d'une certaine autorité à eux conférée par une assemblée, il me semble qu'il faut faire attester la déclaration accompagnant la demande, afin d'établir que ces formalités ont été observées. Cela est plus important même que la déclaration sous serment exigée par cet article.

Sur l'article 17 (la demande doit être transmise par lettre recommandée.)

L'hon. M. LEMIEUX : Cette disposition relative à la transmission de la demande par lettre recommandée a pour but de s'assurer de la date à laquelle la demande a été mise à la poste, afin que le département connaise exactement l'époque où la demande a été faite. Il importe de s'assurer de la livraison directe et immédiate d'une communication aussi importante. La letttre doit être adressée au directeur des enquêtes et non au ministre, parce que ce dernier pourrait être absent et que le directeur des enquêtes sera chargé de diriger et de surveiller la procédure.

M. R. L. BORDEN : Le ministre veut dire que la lettre sera transmise par la poste, j'imagine.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. R. L. BORDEN: L'article ne le dit pas.

L'hon. M. LEMIEUX : Je propose qu'on ajoute les mots "par la poste" avant les mots par "lettre recommandée."

M. LENNOX : L'article ne parle pas de la livraison de main à main, mais je suppose qu'une disposition formelle n'est pas nécessaire. Si la lettre est remise en mains propres au directeur des enquêtes, cela équivaudra à sa transmission par lettre recommandée.

L'hon. M. LEMIEUX: La transmission par lettre recommandée est plus sûre, car on tient compte du moment où elle est déposée à la poste, de sorte qu'elle offre un meilleur moyen de s'assurer de la date de l'envoi de la demande.

M. R. L. BORDEN : Et si la lettre ne parvient pas au destinataire, on pourra rejeter le blâme sur le directeur de la poste.

Sur l'article 18 :

Dans tous les cas où il se fait une demande à l'effet d'obtenir la nomination d'un conseil, le demandeur doit, à la date où il la transmet au directeur des enquêtes, aussi transmettre par lettre recommandée à l'autre partie au différend une copie de sa demande ainsi que de l'exposé et de la déclaration qui l'accompagnent.

M. LOGAN : Le ministre ne pense-t il pas que ces pièces devraient être remises en mains propres ou transmises par lettre recommandée ? Exiger qu'elles soient transmises par lettre recommandée ne ferait que retarder la procédure.

L'hon. M. LEMIEUX : Je propose d'ajouter les mots "ou remettre en mains propres" après les mots "lettre recommandée." On conçoit qu'advenant un différend, un patron pourrait représenter au conseil qu'on ne l'a pas mis complètement au courant de la nature de la demande faite par ses employés. La transmission de l'exposé par lettre recommandée empêcherait l'une ou l'autre des parties de prétendre qu'elle n'a pas eu une connaissance complète des motifs du différend. De plus, on conçoit que, les patrons ayant jusqu'ici refusé de rencontrer leurs employés et exigé que tout se passe entre les contremaîtres et les employés, les motifs des grèves dont la direction n'a eu connaissance qu'après le commencement de celles-ci seront promptement connus des patrons, de cette manière, soigneusement examinés par eux et supprimés si c'est possible, même avant la nomination d'un conseil de conciliation. Nous savons que quatre-vingts ou quatre-vingt-dix fois sur cent, le différend existe parce que le contremaître ou le gérant d'un établissement ne s'entend pas avec les employés. Parfois les patrons, disons les actionnaires de la compagnie, n'en savent rien, la difficulté étant causée par un seul individu. A la faveur de cette disposition, les deux parties auront une connaissance complète des circonstances avant la nomination du conseil.

M. RALPH SMITH : Je crois que la proposition du député de Cumberland (M. Logan) n'est pas sage. Le but de l'article est de s'assurer de la transmission des renseignements sous forme d'avis de motion d'une partie à l'autre. On pourra nier qu'ils ont été remis en mains propres. On pourra même les intercepter.

M. LOGAN : Le but du projet de loi est de supprimer les délais autant que possible. Un patron peut ne demeurer qu'à dix milles de distance mais avoir son domicile dans un endroit où l'on ne reçoit le courrier que trois fois par semaine. Pourquoi ne permettrait-on pas aux employés, s'ils le désirent, d'envoyer l'un d'eux auprès de lui ? La remise en mains propres peut se prouver par la déclaration sous serment du porteur de l'avis. On sera toujours libre de transmettre les documents par lettre recommandée et on pourra choisir le moyen le plus expéditif.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ne permettrait-on pas la remise des documents en mains propres dans un article comme dans l'autre ?

M. RALPH SMITH. Cela est impossible entre Ottawa et Vancouver ; d'ailleurs, il faut cinq jours pour transmettre une lettre. Je ne comprends pas quelle peut être l'utilité de la proposition de l'honorable député (M. Logan).

M. LOGAN : Je demande seulement que le choix entre ces deux moyens soit facultatif, afin qu'on puisse avoir recours à la remise des documents en mains propres pour éviter des retards.

Dans tous les cas c'est plus sûr qu'une lettre recommandée.

M. R. L. BORDEN : Les deux articles peuvent être cités comme un exemple de la manière dont on s'y prend également pour atteindre le but désiré ici. Il serait mieux que chaque demande fût transmise au directeur des enquêtes et une copie devrait être adressée à l'autre partie ; puis dans un autre article vous devriez dire que tel document sera considéré avoir été transmis : a) s'il est envoyé par la poste, par lettre recommondée ; b) s'il est remis personnellement au directeur des enquêtes ou à l'autre partie au différend, suivant le cas. L'amendement à l'article 18 est en mauvaise place et de cette façon le texte se trouve libellé comme suit :

18. Dans les cas où il se fait une demande à l'effet d'obtenir la nomination d'un conseil, le requérant doit, à la date où il la transmet au directeur des enquêtes, transmettre par lettre recommandée à l'autre partie au différend une copie de sa demande ainsi que de l'exposé et de la déclaration qui l'accompagnent.

L'hon. M. LEMIEUX : Dans le premier cas, c'est-à-dire à l'article 17, la lettre doit être adressée par une des parties au différend au ministère du Travail à Ottawa, et dans le second cas, dans l'article 18, la lettre est adressée à l'une des deux parties. Il est possible que la signification d'une demande soit faite, plus facilement entre les parties elles-mêmes, que la signification par l'une ou l'autre des parties au ministère du Travail. Je crois que l'article peut rester tel qu'il est.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable ministre est satisfait, je suppose que nous pouvons bien l'être. Pour ma part, je crois que l'article 18 dans son texte actuel est une réunion de mots extraordinaire. Je n'ai jamais rien vu de semblable pour accomplir l'objet que le ministre a en vue.

M. LOGAN : Il n'y a aucun doute que cela ne se lit pas comme un amendement. Il serait mieux de le rédiger comme suit :

Quand l'une ou l'autre des parties à un différend demande de nommer un conseil, la partie qui fait la demande devra, en même temps qu'elle la transmet au directeur des enquêtes, en faire signifier une copie à l'autre partie au différend en personne, et cette copie doit être accompagnée de la déclaration, ou bien transmettre le tout par lettre recommandée à l'autre partie.

M. R. L. BORDEN : Vous cherchez un mode de procédure qui pourra être considéré comme prouvant que le devoir qui incombe à la personne qui envoie ces copies a été accomplie. Ainsi que je l'ai dit déjà, le

mode ordinaire pour atteindre ce but, est de dire tout simplement que la copie doit être signifiée, et que cela soit fait d'une façon ou d'une autre, le devoir sera considéré avoir été accompli. C'est là tout ce que vous désirez par l'article 18, si je le comprends bien.

L'hon. M. LEMIEUX : La notification peut être fait par lettre recommandée ou directement à la personne. Les parties ont le choix entre les deux moyens.

Sur l'article 19.

L'hon. M. LEMIEUX : Cet article a pour but d'empêcher les délais dans les procédures, afin que lorsque le tribunal commencera à siéger, il soit en possession des faits des deux côtés. C'est la procédure usités devant tous les tribunaux de droit commun.

M. R. L. BORDEN : Allez-vous exiger que la notification soit remise en main propre dans un cas et pas dans l'autre ?

L'hon. M. LEMIEUX : Nous pourrions ajouter dans cet article ce que nous avons ajouté dans l'autre.

M. R. L. BORDEN : J'espère qu'on insérera l'amendement dans un meilleur endroit.

M. LOGAN : Ne serait-il pas mieux de laisser ces deux articles en suspens afin qu'ils soient refaits complètement ? Je crains que le texte n'en soit pas très régulier.

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai aucune objection à laisser les articles 18 et 19 en suspens, et nous pourrons profiter des conseils de l'honorable chef de l'opposition. Je proposerais, cependant, d'ajouter dans la ligne 31 après les mots " par lettre recommandée " les mots " ou la remettre en main propre " :

Sur l'article 20 :

20. Les copies des demandes ou des réponses aux demandes qui, sous le régime des articles précédents, sont à transmettre par une partie à l'autre:

1) lorsque l'autre partie est un patron et que ce patron est une compagnie ou corporation légalement constituée, doivent être adressées au gérant ou autre principal officier exécutif de la compagnie ou corporation;

2) lorsque l'autre partie est un patron qui n'est pas une compagnie ou corporation légalement constituée, doivent être adressées au patron sous le nom généralement connu de la maison ou de l'établissement;

3) lorsque l'autre partie se compose d'employés qui sont membres d'une union ouvrière constituée en corporation ou inscrite, doivent être adressées au président et au secrétaire de cette union;

4) lorsque l'autre partie se compose d'employés qui ne sont pas membres d'une union ouvrière constituée en corporation ou inscrite, doivent être adressées à dix au moins d'entre eux.

L'hon. M. LEMIEUX : Je propose de retrancher dans le paragraphe 3, les mots " membres d'une union ouvrière constituée en corporation ou inscrite " et de modifier le paragraphe 4 de manière qu'il se lise comme suit : " composé d'employés, qui tous ou une partie ne sont pas membres d'une union ouvrière, doivent être transmis à au moins dix de ces employés." Ces changements sont nécessaires pour assurer la transmission des documents et leur publicité.

M. CONMEE : Je ne crois pas que cet article soit suffisant. La majorité des associations ouvrières ne font pas de déclaration.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous avons omis ces mots afin de prévoir ce cas. Le paragraphe 4 s'y applique.

M. CONMEE : Il me semble que l'on pourrait surmonter la difficulté en disant que l'avis doit être envoyé à une union ouvrière constituée en corporation ou ayant fait une déclaration.

L'hon. M. LEMIEUX : En omettant les mots " constituée en corporation et inscrite ", j'ai donné à l'article, la rédaction que mon honorable ami désirait. L'article sera ainsi conçu :

" Composée d'employés, qui ne sont pas en tout ou en partie membres d'une union ouvrière, doivent être transmises à au moins dix de ces employés ".

M. JOHNSTON : Le ministre ferait bien d'examiner la loi de la Nouvelle-Ecosse sur cette matière. Je ne vois pas trop comment l'on peut facilement notifier un avis à dix personnes. La loi de la Nouvelle-Ecosse dit qu'en pareil cas une copie attestée par le président et le secrétaire de l'assemblée convoquée pour discuter la question sera suffisante et qu'il ne sera pas nécessaire de signifier l'avis à dix personnes.

M. R. L. BORDEN : Il y a une difficulté ici. Je crois que l'article est mal rédigé. Ainsi que l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) l'a fait remarquer, vous pourriez, en vertu de cet article, signifier si vous le vouliez, une demande à trois cents personnes en ne la remettant qu'à dix d'entre elles qui peuvent bien n'avoir aucune qualité. Voilà la difficulté qui se présente et que le ministre du Travail doit résoudre. Lorsqu'un ouvrier fait une demande au ministre, il peut insister sur la convocation d'une assemblée pour que dix personnes soient autorisées. Mais lorsque vous donnez un avis à des employés d'une demande d'application de la loi, vous ne pouvez pas alors obtenir cette autorité de la même manière. Il est difficile de dire exactement ce qui devrait être fait dans ce cas-ci; mais je suis de l'avis de l'honorable député de Cap-Breton, que l'article dans son texte actuel ne constitue pas une sauvegarde pour les ouvriers, parce que la demande peut ne pas être transmise à des représentants réels de leur cause, bien que ce soit, cependant, ce que vous devriez ga-

rantir aux ouvriers. Les dix personnes choisies peuvent garder l'avis dans leurs poches et en faire peu ou point de cas, et alors le résultat, c'est que les personnes les plus intéressées ne seront pas représentées et pourront ne pas avoir l'occasion de faire entendre leur cause d'une manière efficace devant le conseil. Je demanderais à l'honorable député de Cap-Breton (M. Johnston) de vouloir bien me donner le titre de la loi dont il vient de parler.

M. JOHNSTON : Statuts revisés, chapitre 21, articles 3 et 4.

L'hon. M. LEMIEUX : Que dit la loi de la Nouvelle-Ecosse relativement à l'avis ? A combien d'employés l'avis est-il signifié?

M. JOHNSTON : L'article est rédigé comme suit :

" Un certificat signé par le président et le secrétaire d'une assemblée régulièrement convoquée. . .

L'hon. M. LEMIEUX : D'une union ouvrière?

M. JOHNSTON : Ce n'est pas mentionné. L'article ne parle pas d'unions ouvrières. Il se lit comme suit :

" Un certificat signé par le président et le secrétaire d'une assemblée dûment convoquée, que la majorité des employés, ou un nombre quelconque des employés assistant à telle assemblée. . .

L'hon. M. LEMIEUX : L'objection a sa valeur et nous pourrions peut-être laisser l'article en suspens, mais je crois que si nous donnons avis à dix personnes, parmi deux ou trois cents, nous aurons assez bien assurer la publicité. Mais comme il est possible que dix personnes sur mille gardent la notification dans leur poche et ne la rendent pas publique, vaut mieux alors laisser l'article en suspens.

M. JOHNSTON : Ce serait parfait, si le ministre était certain que les dix personnes représentent toutes les autres.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, ou nous pourrions peut-être insérer un article obligeant à publier l'avis dans les journaux de la localité.

M. BOURASSA : Je crois que le ministre s'approche de la solution de la difficulté. Je suis d'avis qu'on devrait faire un règlement—et ici nous touchons au sujet que nous avons discuté hier soir, celui de la définition des parties—favorisant, et autant que possible obligeant les ouvriers en grève qui ne sont pas membres d'une union ouvrière, à se former en association pour les fins de l'acte de conciliation.

M. JOHNSTON : Ils le font souvent.

M. BOURASSA : C'est possible, mais ils ne devraient pas se contenter de le faire fréquemment ; ils devraient le faire tout naturellement. Le comité que nommeraient les grévistes devrait avoir qualité pour les représenter, et je crois que la correspondance entre le Gouvernement et le conseil des arbitres, ou avec les grévistes, se ferait beaucoup plus aisément si une association était formée.

M. CONMEE : La majorité des associations ouvrières qui peuvent être en cause ne sont pas des unions ni des associations déclarées. Au lieu de dire que la demande pourra être adressée à dix employés, il me semble qu'il vaudrait mieux, pour atteindre un résultat définitif, omettre le mot " dix " et dire que la demande sera adressée aux officiers élus, au président ou au secrétaire de l'assemblée. Le ministre pourrait ensuite faire un règlement ordonnant aux corps de métiers en cause d'adopter une délibération et alors nous aurions toutes les preuves nécessaires.

M. LOGAN : La Chambre me permettra-t-elle de faire remarquer que bien que la loi de la Nouvelle-Ecosse soit une bonne loi en ce qui concerne les mineurs, je ne crois pas que dans la pratique elle puisse s'appliquer aux employés d'un chemin de fer long peut-être de plusieurs milliers de milles. Comment convoquer une assemblée de ces employés? Je veux citer au ministre un autre cas dans lequel je vois quelques difficultés. L'article 3 ordonne la notification des avis aux employés qui sont membres d'une union ouvrière. Il y a peu d'industries au Canada dont tous les employés sont membres d'une union ouvrière. On propose de modifier le paragraphe 4 de l'article 6 en ajoutant les mots " tous ou un nombre quelconque des employés qui ne sont pas membres d'une union ouvrière." Prenons le cas d'une compagnie qui emploie trois cents personnes, dont 150 sont membres d'une union ouvrière et 150 ne font partie d'aucune union. En vertu des deux articles tels que nous venons de les amender, à quel groupe l'avis devra-t-il être adressé ? Je crains que nous ayons ici un conflit entre les ouvriers unionistes et les non-unionistes.

M. CONMEE : Avant que les employés d'un chemin de fer décident de faire la grève et avant de pouvoir notifier l'avis prévu par la loi en discussion, il leur faudra prendre l'avis des membres qui sont répandus sur une grande distance, sur plusieurs milliers de milles ou davantage peut-être, connaître quelles sont leurs vues, et ensuite les membres de l'exécutif ou du comité s'assembleront et pourront décider si la grève doit être soutenue, et tant que cela n'aura pas été fait, aucun avis ne peut être donné. Il me semble que puisque vous n'imposez pas à une compagnie le devoir de convoquer une assemblée de ses actionnaires pour faire ratifier par la majorité la décision prise, on ne devrait gêner en aucune manière l'action d'organisations d'employés qui veulent profiter de cette loi par des moyens aussi simples que

possible, et je prétends que si l'on insérait ces mots : " Signée par deux des officiers élus ou par le secrétaire ou le président de l'assemblée," cela serait suffisant. Vous pourriez ensuite au moyen de règlements demander production de toute preuve additionnelle dont vous pourriez avoir besoin. Vous pourriez dire que les employés, après s'être formés en association, doivent adopter une délibération. Dans certains cas, les délais fixés sont assez courts. Conséquemment, la procédure devrait être aussi simple que possible.

L'hon. M. LEMIEUX : On a adopté le chiffre " dix " parce qu'on a pensé que cela donnerait une publicité suffisante. Si l'on croit ou si l'on constate qu'elle ne le sera pas, en adressant les documents à dix employés parmi un grand nombre, on peut remettre la question à l'étude. Mon honorable ami verra plus loin dans la loi, à l'article 74, que le ministre a le pouvoir d'établir des règlements pour l'exécution efficace des différentes dispositions de la loi. Cependant, si mon honorable ami désire qu'on laisse l'article en suspens, nous pourrons y revenir plus tard.

M. BOURASSA : Il y a plus qu'une question d'exécution efficace des différentes dispositions de la loi. Il y a une question de principe. Après tout, je crois que le ministre conviendra avec moi que toute loi qui a pour objet la conciliation ou l'arbitrage entre le capital et le travail, sera d'une exécution beaucoup plus facile, si elle favorise l'association des ouvriers, et conséquemment, il me semble que l'on devrait reconnaître ce principe ici. Je crois que si l'on faisait cela, les ouvriers porteraient un plus grand intérêt à cette loi, et je crois que l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) conviendra avec moi que si la loi aide aux ouvriers à se former en association, ils pourront, s'ils se mettent en grève, communiquer plus facilement avec le conseil d'arbitrage, et celui-ci aura plus de facilité à communiquer avec eux s'ils sont régulièrement organisés. Je crois qu'il devrait y avoir quelque chose dans ce bill favorisant et reconnaissant toute association des ouvriers. Ce n'est pas seulement une question de publicité, mais une question de règlement. Il n'y a dans ce bill aucun article qui serait plus utile au ministre et au conseil d'arbitrage, parce que dans le cas d'une grève ils pourront alors traiter avec un corps régulier, que ce soit une union ouvrière ou une association formée simplement dans le but de régler ou même de faire une grève. Je crois que le bill devrait favoriser ces associations.

L'hon. M. LEMIEUX : C'est l'intention de cette loi de favoriser l'association parmi les ouvriers.

M. BOURASSA : Les patrons s'organiseront bien eux-mêmes.

M. CONMEE.

L'hon. M. LEMIEUX : La loi de la Nouvelle-Zélande n'est applicable que lorsqu'il y a des unions régulièrement constituées.

M. BOURASSA : Parfaitement.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous ne sommes pas encore rendus aussi loin que cela dans notre pays, cela viendra sans doute avec le temps et l'éducation. Les unions ouvrières ne sont pas aussi parfaitement organisées ici que dans la Nouvelle-Zélande. En Angleterre, on a encouragé la formation d'unions ouvrières, et tous les efforts tendent à mettre les patrons et les employés en présence pour discuter leurs affaires et empêcher les conflits. Par ce moyen, on est arrivé en Angleterre à obtenir un état de choses satisfaisant, et il y a peu de grèves dans les centres manufacturiers. C'est le but de cette loi et c'est aussi l'intention du ministère du travail de favoriser la formation d'associations autant que possible. Il serait beaucoup mieux si nous pouvions dans chaque cas traiter avec le président ou le secrétaire d'une union, mais il nous faut prévoir le cas où il n'y a pas d'union.

M. BOURASSA : Il est prévu aux unions ouvrières, et il est prévu au travail non-syndiqué, mais il n'est pas prévu aux associations temporaires qui surgissent, par exemple, aux débuts d'un conflit.

L'hon. M. LEMIEUX : Si l'honorable député veut proposer une disposition qui s'applique à ce cas, je serai heureux de l'accepter.

M. BOURASSA : Je ne voudrais pas prendre cette responsabilité sans réflexion.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous réserverons cet article.

M. RALPH SMITH : L'honorable ministre ne doit pas oublier qu'il y a au pays des ouvriers qui travaillent dans des industries considérables et qui ne sont pas syndiqués. Les houillères de l'île Vancouver emploient 2,000 mineurs, et ils ne font partie d'aucune union. Si la notification n'a été faite qu'aux unionistes et que dans une entreprise qui donne de l'emploi à 500 personnes il ne se trouve que 100 membres d'une union, il pourrait se présenter des difficultés. Une grève tout aussi désastreuse pour le public peut aussi bien être déclarée par des ouvriers non-syndiqués que par des unionistes. Vous devez prévoir pour les associations d'ouvriers syndiqués ou libres. Je n'admets pas que l'on vise particulièrement l'ouvrier syndiqué dans une loi comme celle-ci. Dans la Nouvelle-Zélande, naturellement, les avantages de la loi ne s'appliquent qu'aux unionistes, pour la simple raison qu'il n'y a que les unions qui peuvent demander l'application de la loi. Il n'y a aucune disposition dans ce sens dans notre projet de loi. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a supposé le cas

où 150 ouvriers syndiqués et un nombre égal d'ouvriers non-syndiqués sont employés dans une certaine industrie. Eh bien, dès qu'un différend surgit, dès que commence l'agitation, il faut de toute nécessité se syndiquer. Quel effet peut produire sur cette législation qu'un syndicat particulier s'appelle union ou non. Ces ouvriers sont citoyens canadiens et ont des intérêts communs qui doivent être sauvegardés, et tout ce que nous avons à faire est d'accepter la demande des dignitaires de cette association.

M. BOURASSA : C'est ma manière de voir.

M. RALPH SMITH : Les chefs d'une union de ce genre sont toujours des personnes en vue, et il n'y a aucune difficulté à les trouver parmi les autres. Il est facile de se mettre en communication avec les personnes responsables dans une association de ce genre.

M. BOURASSA : C'est le point que je veux faire ressortir, et je dis que le projet de loi ne contient aucune disposition qui permet au ministre de se mettre en communication avec une association de ce genre.

M. CONMEE : L'article 3 concerne l'avis, etc., à donner aux unions ou aux syndicats de travail inscrits, et l'article 4 concerne les ouvriers qui ne font pas partie des unions ou des syndicats ouvriers inscrits. Ces associations temporaires dont il a été question, éliront leurs dignitaires, et nous pourrions insérer une disposition à l'effet d'autoriser le ministre à se mettre en communication avec le président ou le secrétaire. Il me semble que ce moyen est simple.

M. R. L. BORDEN : Aux termes du paragraphe 3, si les employés sont syndiqués, vous faites la notification au président ou au secrétaire. Aux termes du paragraphe 4, si une partie des employés sont syndiqués et une autre partie ne le sont pas, alors vous ne faites pas de notification à l'union, mais à 10 personnes choisies parmi tous les employés. C'est anormal, car si l'union a droit dans un cas au service de la notification, pourquoi ne l'aurait-elle pas dans l'autre ? Vous devriez stipuler que dans des cas de ce genre, un avis quelconque devrait être signifié aux membres des unions.

L'hon. M. LEMIEUX : S'il s'agit d'une grève, les ouvriers auront déjà choisi leurs chefs et adressé leur demande. S'il s'agit d'un lockout, c'est le patron qui fait la demande.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas si l'honorable ministre me comprend. Supposons que vous receviez une demande au sujet d'une grève projetée qui affectera 200 ouvriers unionistes ; vous signifiez l'avis aux dignitaires attitrés de cette union. Mais supposons qu'il s'agit d'une grève affectant 200 ouvriers dont la moitié ne sont pas unionistes, alors en vertu de cette disposition vous ne donnez pas d'avis à l'union, mais à n'importe quels dix ouvriers du groupe. Si l'union a droit à un avis aux termes du paragraphe 3, elle doit avoir, aux termes du paragraphe 4 autant de privilèges que les ouvriers qui ne sont pas de l'union.

M. VERVILLE : Le ministre voudra-t-il me dire ce qu'il arriverait dans le cas d'une industrie où 150 ouvriers sont syndiqués et 150 ne le sont pas. Les unionistes ont autant droit au service de la notification que ceux qui ne le sont pas. Je crois que dans bien des cas le patron complotera avec les ouvriers non-syndiqués pour nuire aux unionistes. Dans un cas de ce genre, il pourrait s'arranger de façon à forcer le département à intervenir indépendamment de l'union. Je crois que l'unioniste devrait être averti avant celui qui ne l'est pas.

M. RALPH SMITH: Le projet de loi prévoit à cette objection, car la demande doit émaner d'abord de l'union.

L'hon. M. LEMIEUX : L'article 58 prescrit que pendant la durée de l'enquête, les rapports entre les parties doivent rester les mêmes et après que le conseil a publié son rapport, il est loisible aux parties d'agir à leur guise et de déclarer une grève ou un lockout. Avec la publication de notre rapport cesse notre intervention.

M. BOURASSA : L'objection soulevée par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) a une plus grande portée. Dans le cas mentionné, si j'ai bien saisi l'idée du ministre, 300 ouvriers—partie unionistes et mi-partie non-unionistes—sont en grève. Aux termes de la procédure prévue dans l'article 20, la notification n'est pas nécessairement faite à l'union. Il suffit aux termes du paragraphe 4 de l'envoyer à dix hommes quelconque parmi les 300. Il peut arriver que le patron fasse en sorte que la notification soit faite à dix ouvriers non-syndiqués, ignorant ainsi l'union. Le service de la notification doit être fait à l'union dans le cas seulement où tous les grévistes sont unionistes. Je crois que ce service devrait être fait également aux unionistes et à ceux qui ne le sont pas.

L'hon. M. LEMIEUX : J'admets que l'esprit de la loi devrait être de développer autant que possible parmi les ouvriers le sentiment de l'unionisme, et nous pourrions peut-être modifier l'article en disant que le service de la notification sera fait à 10 ouvriers quelconques qui ne sont pas de l'union et, dans le cas des ouvriers unionistes, à leurs dignitaires attitrés, le président ou le secrétaire de l'union.

M. CONMEE : Pourquoi ne reconnaissez-vous pas les dignitaires d'une association qui n'est pas une union, ou le président et le secrétaire d'une assemblée ?

L'hon. M. LEMIEUX : En présence de toutes ces objections, il vaut mieux, je crois, réserver l'article, pour en rédiger un autre dans le sens requis.

M. BARKER : Je crois que vous pourriez arriver au but en modifiant les paragraphes 3 et 4 comme suit :

3) lorsque l'autre partie se compose d'employés tous ou en partie membres d'une union ouvrière, doivent être adressées au président et au secrétaire de telle union;

4) lorsque l'autre partie se compose d'employés qui ne sont pas tous ou en partie membres d'une union ouvrière, doivent être adressées à pas moins de dix d'entre ceux qui ne sont pas ainsi membres.

L'hon. M. LEMIEUX : Je crois que l'objection est ainsi résolue et j'accepte l'amendement de l'honorable député.

M. CONMEE : Ces dispositions ne reconnaissent pas les dignitaires attitrés de 75 p. 100 des ouvriers du Canada. Supposons,—malgré que ce soit exagéré—que la compagnie cherche à provoquer une enquête prématurée, à escamoter un verdict. Elle pourrait choisir dix ouvriers et les pousser à faire une demande, et la grande majorité des employés n'en auraient eu connaissance que lorsqu'il serait trop tard pour préparer une défense convenable. Ces dix hommes seraient peut-être les seuls avertis. Il n'y a pas de moyen sûr de reconnaître légalement les organisations ouvrières au Canada à moins de reconnaître leurs dignitaires élus ou le président ou le secrétaire de l'assemblée par laquelle la demande a été autorisée.

L'hon. M. LEMIEUX : A la veille de déclarer une grève, les ouvriers non-syndiqués convoqueront une assemblée et éliront leur comité d'action qui leur tracera une ligne de conduite à suivre. Qui dans ce cas doit faire la demande ? Les employés convoqués en assemblée publique. Ils adresseront leur demande au département du Travail et à l'autre partie au différend. Ils sont en pleine lumière, ils sont connus ; les avis et les autres formules leurs seront adressés comme à l'autre partie. Je crois que l'amendement soumis par l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) répond à l'objection, c'est-à-dire la notification sera faite au président et au secrétaire de l'union, quand les ouvriers sont unionistes, et dans le cas où partie sont de l'union et partie ne le sont pas, le président et le secrétaire de l'union seront avertis de même que dix employés qui ne le sont pas.

M. CONMEE : Je ne vois pas que le sens de ces paragraphes soit changé ; il reste absolument le même. Le ministre (M. Lemieux) dit qu'à la veille d'une grève, les ouvriers se groupent et élisent leur président et leur secrétaire. Mais il ne reconnait pas ces dignitaires ; au contraire, il fait la notification à dix d'entre eux. Je ne vois pas pourquoi vous n'accepteriez pas les chefs mêmes de cette association, ou si vous voulez plus de preuves que ces dignitaires représentent réellement le groupe en question, alors tâchez d'obtenir ces preuves. J'admets qu'il ne faut pas reconnaître l'ouvrier au Canada sur la foi de conclusions supposées imaginaires, mais par l'intermédiaire des associations telles qu'elles existent.

M. VERVILLE : Supposons que dans une certaine industrie, 90 p. 100 des ouvriers sont syndiqués, ce qui est une grosse proportion, car il est impossible d'induire certains ouvriers à faire partie des unions, et 10 p. 100 ne le sont pas. Aux termes du bill, ces derniers plutôt que la grande majorité seront reconnus légalement ?

M. CONMEE : Ils devraient être placés sur le même pied d'égalité.

M. VERVILLE : Oui, mais si avantage il y a, ce doit être de préférence à la majorité.

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois que l'amendement que voici va parer à la difficulté. Je propose d'ajouter à l'amendement de l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) les mots suivants "ou aux dignitaires élus de toute association ouvrière à laquelle peuvent appartenir les employés".

M. CONMEE : C'est absolument cela.

M. LOGAN : L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) voudrait-il expliquer la différence entre les deux versions ?

M. BARKER : Le paragraphe 3 concerne les unionistes, qu'ils soient tous ou en partie grévistes, et le paragraphe 4 concerne les ouvriers libres, qu'ils soient tous grévistes ou non.

M. MONK : Je ne sais pas trop s'il ne vaut pas mieux laisser ces paragraphes en leur état original. N'oublions pas que sur environ 1,600 unions de travail au Canada, il y en a à peine une demi-douzaine qui sont inscrites.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous avons fait disparaître les expressions "inscrites" et "constituées en corporations". Les autres ne sont pas reconnues par la loi.

M. CONMEE : Elles le seront après la promulgation de cette loi.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, en vertu de cet amendement.

M. MONK : L'honorable ministre dit-il qu'il donne à ces associations, par les mots qu'il vient de lire, le caractère d'un corps constitué ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, pour les fins de cette loi, car nous disons que la notification devra être faite non seulement au président et au secrétaire des unions de tra-

vail, mais aussi aux dignitaires élus de toute association ouvrière à laquelle les ouvriers peuvent appartenir. De sorte que pour les fins de cette loi, ces associations ouvrières sont reconnues légalement, qu'elles soient inscrites ou non.

M. MONK : Je ne pense pas que le fait de leur donner une entité légale soit l'effet nécessaire de cet amendement. Je ferai remarquer au ministre que ces associations sont répandues parfois dans toute une région. Dans le cas d'un lockout, devons-nous comprendre par cet amendement que le ministre devra découvrir où habitent le président et le secrétaire de ces organisations afin de pouvoir les avertir ?

M. CONMEE : Naturellement la demande devra être faite soit par le président ou le secrétaire soit par dix membres. Règle générale la demande sera faite par les dignitaires élus de l'association et il n'y aura pas de difficulté à les trouver.

M. MONK : Mais l'initiative de ces procédures peut ne pas venir des employés et dans ce cas, le ministre devra chercher le président et le secrétaire de l'association afin de les avertir, et il devra de plus s'assurer qu'ils sont bien et dûment les dignitaires attitrés.

M. CONMEE : L'amendement devrait s'étendre non seulement au président et au secrétaire de l'union, mais même au président et au secrétaire ne fussent-ils élus que pour dix heures. La date de leur élection ne compte pour rien, pourvu qu'ils aient été élus par une assemblée publique des ouvriers affectés.

M. MONK : Il serait bien plus facile dans ce cas de trouver les chefs. Mais il peut se présenter des difficultés pour le service de la notification quand il s'agit de trouver le président d'un nombreux corps de métier ou le président et le secrétaire d'une succursale d'une union de métiers.

M. BOURASSA : Même avec le nouveau paragraphe 4, il subsiste un doute sur l'égalité du service de la notification aux ouvriers de l'union et à ceux qui ne le sont pas.

M. MONK : Je préférerais laisser à la discrétion du ministre le mode à employer pour le service de la notification.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous avons au département du Travail les noms des présidents et des secrétaires de ces unions. Nous sommes en communications constantes avec ces unions, et il n'y aura pas de difficulté à effectuer ce service.

M. MONK : Je le laisserais à la discrétion du ministre.

L'hon. M. LEMIEUX : Je n'ai pas d'objection à l'amendement de l'honorable député, bien que j'aie cru que celui de l'honorable député de Hamilton (M. Barker) était parfait. Si l'honorable député n'a pas d'objection, il retirera son amendement.

M. LOGAN : Pourquoi ne pas laisser ces paragraphes en suspens ? Je crois que les dix employés à être avertis doivent être les mêmes dix qui font la demande en vertu de l'article 16. Je me demande aussi pourquoi en avertir dix quand il existe une union dans la localité ? Ce doit être suffisant d'avertir le président, le secrétaire et cinq employés.

M. BOURASSA : Nous devons admettre que dans la pratique le ministre s'adressera naturellement aux dix ouvriers qui ont fait la demande.

M. CONMEE : L'amendement proposé par l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) répond à presque toutes les objections.

L'hon. M. LEMIEUX : Il vaudrait peut-être mieux laisser la discussion en suspens jusqu'à ce que nous ayons rédigé une disposition qui satisfera toutes les parties et fera disparaître tout doute sur la légalité du service.

Sur l'article 21 :

Tout différend peut être référé à un conseil sur demande à cette fin faite en forme par une partie au différend; toutefois, nul différend ne sera référé à un conseil sous le régime de la présente loi si les employés dont les intérêts sont directement en jeu dans le différend sont moins de dix en nombre; et nulle nouvelle demande relative au même différend entre les mêmes parties ne sera reçue ni y sera-t-il donné suite, dans un délai de moins d'un an après un rapport du conseil sur ce différend et entre ces parties, sans l'assentiment des deux parties.

L'hon. M. LEMIEUX : Je propose l'addition des mots suivants au présent article: "A moins que cette demande ne soit relative au sens de la décision ou à l'interprétation d'aucun de ses articles, auquel cas le conseil pourra faire une nouvelle déclation de ce Parlement." Afin d'empêcher les contestations futiles, nous avons restreint ce droit d'appel aux différends concernant dix employés ou plus. Nous avons fixé un chiffre assez faible, parce que, dans certaines industries, dans les charbonnages, par exemple, les quelques ouvriers qui font fonctionner les appareils de ventilation pourraient interrompre le travail et empêcher de travailler des centaines d'autres ouvriers. De même sur les chemins de fer, un groupe d'expéditeurs, de télégraphistes, bien que peu nombreux, pourraient immobiliser tout le système.

M. ARMSTRONG : Quelle est la portée des paroles que vous ajoutez ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il peut arriver que les parties ne s'entendent pas sur le sens de la décision ou du rapport, et dans ce cas, le conseil pourra être convoqué de nouveau, pour expliquer son jugement.

M. BOURASSA : Supposons que quinze hommes à l'emploi d'un patron demandent l'intervention du conseil, et qu'une fois la décision du conseil rendue et acceptée, un mois plus tard, quinze autres ouvriers employés dans la même industrie, fassent une autre demande de même nature au même sujet?

L'hon. M. LEMIEUX : Si le différend n'est pas le même ils ont droit à une nouvelle convocation du conseil.

M. R. L. BORDEN : Supposons que quinze ouvriers soient intéressés dans un différend au sujet de salaires, que le conseil s'assemble et rende une décision. Puis, quinze autres ouvriers se trouvent engagés dans la même contestation et ainsi de suite; il pourrait en résulter trente arbitrages dans le cours d'une année sur la question de salaire.

L'hon. M. LEMIEUX : On ne doit guère s'attendre à ce que les choses se passent de la sorte. Il n'est pas probable que les ouvriers se mettent à solliciter l'intervention du conseil de cette manière. Mais si quinze ouvriers ont des griefs, je ne vois pas pourquoi on leur interdisait de porter leur différend devant le conseil, même s'il se trouve quinze autres ouvriers qui ont obtenu une décision du conseil dans leur affaire.

M. R. L. BORDEN : Si c'est là le sens de l'article, je ne suis pas loin de croire que l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a raison de demander l'établissement d'un conseil permanent.

L'hon. M. LEMIEUX : Il faut toujours considérer comme admis que le signal de la grève ne sera donné que du consentement de toutes les parties intéressées; avant de solliciter l'intervention du conseil, on soumettra la question à la décision des intéressés.

M. R. L. BORDEN : A mon avis, l'article veut dire que, si un certain nombre d'ouvriers soumettent au conseil un différend survenu entre eux et leurs patrons, ni patrons ni ouvriers ne pourront dorénavant lui faire pareille demande, aux termes de cette disposition.

L'hon. M. LEMIEUX : L'amendement que je viens de soumettre prescrit qu'en cas de doute, quant au sens d'une décision, le conseil pourra être appelé à s'expliquer.

M. R. L. BORDEN : Je remarque que, dans l'amendement, l'honorable ministre se sert du terme : " décision ", et que dans d'autres articles il s'est servi des mots " rapports " et " recommandation ". Il me semble que vous éviteriez des difficultés en vous servant toujours du même mot pour désigner la même chose.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député a raison; et je propose que les mots suivants soient ajoutés au lieu de ceux que j'ai d'abord indiqués :

A moins que cette demande ne soit relative au sens du rapport ou de la recommandation, ou à l'interprétation d'aucun de ses articles, auquel cas le conseil pourra faire une nouvelle déclaration.

M. RALPH SMITH : Supposons que le conseil rende une décision et que les parties consentent à reprendre le travail, mais que plus tard l'une d'elles viole l'arrangement?

L'hon. M. LEMIEUX : On pourra faire exécuter l'arrangement en s'adressant aux tribunaux.

M. ARMSTRONG : Je propose que la dernière partie de cet article 21 soit supprimée. Elle ne me paraît pas claire. Je veux dire la partie suivante :

Et nulle nouvelle demande entre les mêmes parties relative au même différend ne sera reçue ni y sera-t-il donné suite, dans un délai de moins d'un an après un rapport du conseil sur ce différend et entre ces parties, sans l'assentiment des deux parties.

M. R. L. BORDEN : Cette rédaction est très étrange.

L'hon. M. LEMIEUX : Elle est empruntée à l'acte de la Nouvelle-Zélande.

M. R. L. BORDEN : Alors, je dirai que l'acte de la Nouvelle-Zélande n'est pas bien rédigé. Vous pouvez bien parler d'une demande faite par quelqu'un, mais vous ne sauriez parler d'une demande " faite entre les mêmes parties ". Ce n'est pas ordinaire. Qu'est-ce que cela veut dire ?

L'hon. M. LEMIEUX : Il s'agit du différend existant entre patrons et ouvriers. Supposons que l'honorable député représente l'union ouvrière et que je représente le patron, et que le différend soit porté devant le conseil. L'honorable député fait une demande au nom des grévistes, et, à la suite de cette demande, l'affaire est portée devant le conseil. Les parties ont été entendues, les témoins ont comparu, et le conseil a fait un rapport contenant des recommandations. Cette disposition veut dire qu'une fois ce rapport fait et publié, il ne saurait y avoir, dans le cours de l'année, de nouvelle cause soumise au conseil relativement à la même affaire.

M. R. L. BORDEN : Je ne me figurais pas que ce fût là le sens de l'article. D'après ce que dit le ministre, si les employés portaient un différend devant le conseil, et si le conseil rendait une décision à ce sujet, les employés n'auraient plus le droit de soumettre la même affaire au conseil, mais le patron pourrait le faire. Est-ce là ce que veut dire le ministre ?

L'hon. M. LEMIEUX : La disposition est applicable aux deux parties, mais elle n'a trait qu'à une affaire qui a déjà été soumise au conseil.

M. LENNOX : Vous pourriez rédiger la disposition de la manière suivante: "Aucune des parties n'aura le droit de faire une demande relativement au même différend", au lieu des expressions "entre les mêmes parties". Mais je n'ai pas entendu le ministre dire quel était le but de cette disposition. Il peut se présenter deux cas : l'un dans lequel l'une des parties serait disposée à se conformer à la décision, tandis que l'autre ne voudrait pas. Naturellement, si les deux sont bien disposés, il ne saurait y avoir de difficulté. Supposez le cas où l'une des parties est disposée à se conformer à la décision et où l'autre s'y oppose. Qu'arrivera-t-il ? Sont-elles empêchées d'agir avant l'expiration des douze mois ?

L'hon. M. LEMIEUX : L'acte a pour objet d'empêcher une grève ou une contre-grève de se produire avant que l'enquête publique ait eu lieu. Maintenant, que les intéressés le veuillent ou non, peu importe, l'enquête n'en a pas moins lieu; mais elles ne sont pas désarmées pour l'avenir, plus tard elles pourront se mettre en grève ou ordonner un lockout. Toutefois, sur cette question particulière portée devant le conseil, ou qui a amené les parties devant le conseil, il ne saurait y avoir qu'un rapport dans l'année ; c'est-à-dire que les mêmes parties à la même affaire ne sauraient, dans le cours de l'année, se rencontrer de nouveau devant le conseil.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a voulu dire, je crois, qu'un différend donné ne saurait faire le sujet d'une enquête dans les douze mois.

L'hon. M. LEMIEUX : J'entends dire même différend entre les mêmes personnes.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, il n'y a que l'enquête qui soit obligatoire ; la décision du conseil n'est pas exécutoire. Aux termes de l'acte de la Nouvelle-Zélande, où la décision est exécutoire en loi, elle reste en vigueur pendant une période n'excédant pas trois ans, et je crois que la période minima est de six mois. Mais, vous ne faites pas ici ce qu'on a fait dans la Nouvelle-Zélande. Vous ne donnez pas à la décision du conseil force de loi, et on ne saurait s'adresser aux tribunaux en vue de la rendre exécutoire. Maintenant, si vous déclarez la décision obligatoire pour les parties, exécutoire, je comprendrais l'opportunité de ne permettre la référence au conseil qu'une fois tous les dix-huit mois ou tous les deux ans. Mais pourquoi prescrire que ni l'une ni l'autre des parties n'aura droit de demander une nouvelle enquête dans les douze mois, si la décision du conseil n'est pas obligatoire ? Le faites-vous en vue de réduire les frais.

L'hon. M. LEMIEUX : En vue de réduire les frais et d'empêcher les parties de se persécuter les unes les autres. Il pourrait se faire que l'intervention du conseil n'eût pas sa raison d'être, et il serait très ennuyeux pour une compagnie d'être obligée, tous les trois ou quatre mois de comparaître devant un conseil pour s'y défendre contre des accusations futiles. Il ne faut pas que nous fassions de la loi un outil entre les mains de gens déraisonnables. Certaines gens voudraient peut-être s'en servir pour persécuter les autres, pour immobiliser une industrie. Nous voulons aussi assurer au conseil d'arbitrage le respect auquel il a droit. Il n'a pas rendu une sentence, mais il a préparé un rapport, lequel aux yeux de l'opinion publique a la valeur d'une sentence, et nous désirons assurer à ce tribunal le respect qui lui est dû. Nous ne voulons pas qu'on puisse dire : Nous avons obtenu une décision aujourd'hui, mais nous allons nous adresser de nouveau au conseil, la semaine prochaine ou le mois prochain, en vue de nous assurer si l'opinion du tribunal a changé. Il me semble expédient de déclarer que le tribunal ne pourra être appelé à juger plus d'une fois par année le même différend, entre les mêmes parties.

M. R. L. BORDEN : Ce que l'honorable ministre vient de dire me paraît assez raisonnable, et je m'en rends compte. Mais il y a un autre côté à la question. Je me demande ce qui vous donne à penser que ce sont les ouvriers qui assigneront le patron devant le conseil plutôt que le patron qui assignera ses ouvriers.

L'hon. M. LEMIEUX : Ce n'est pas ce que je pense.

M. R. L. BORDEN : Alors, supposons que le conseil ait fait connaître ses conclusions, supposons que les ouvriers, après avoir été sur le point de se mettre en grève au moment de faire leur demande, s'abstiennent de le faire et cela durant six ou neuf mois ; et que de nouveau ils se trouvent sur le point de se mettre en grève, figurant que la situation est alors devenue intolérable pour eux ; alors, vous ne leur laissez aucun recours. Il ne leur est pas permis de se mettre en grève.

L'hon. M. LEMIEUX : Oui, ils peuvent se mettre en grève.

M. R. L. BORDEN : Peut-être le peuvent-ils. Pendant quelle période, après que le conseil a transmis son rapport, les employés peuvent-ils se mettre en grève ?

L'hon. M. LEMIEUX : Dès que le rapport est publié dans la "Gazette du Travail", si les parties intéressées au différend sont dans l'impuissance d'effectuer un accord ou de souscrire aux conclusions du rapport, alors elles ont toute liberté de combiner une grève ou d'effectuer la fermeture des ateliers.

M. R. L. BORDEN : Le ministre ne saisit pas bien ma pensée. Voici que les ouvriers

sont à la veille de combiner une grève et ils présentent leur demande; le conseil est constitué et fait enquête. Il n'est pas intervenu d'accord tendant à accepter la proposition formulée par le conseil à titre de sentence arbitrale ; le texte de la proposition et du rapport est publié dans la "Gazette officielle" ainsi que dans tous les journaux du pays ; puis, si les employés ne jugent pas à propos de combiner une grève, ils demeurent dans leur situation primitive ; rien n'est changé à la situation qui pourrait ainsi se prolonger six mois, une année et même dix-huit mois. Au bout de dix-huit mois, les employés étant demeurés dans les mêmes conditions, la loi les autorise-t-elle à se mettre en grève ou bien doivent-ils adresser une nouvelle demande au Gouvernement en vue du règlement du différend ?

L'hon. M. LEMIEUX : S'agit-il de l'accord tacite de la part des employés ? Car, si c'est là ce qu'entend l'honorable député, je lui ferai observer que, lorsque nous aborderons l'étude d'un autre article du bill, il constatera que les parties à une contestation peuvent convenir par écrit de se trouver liées par les conclusions du rapport, à titre de jugement arbitral et alors ce jugement arbitral peut devenir exécutoire, devant un tribunal civil. L'honorable député a cité un autre exemple. Voici que les ouvriers, dit-il, sont sur le point de combiner une grève et il en est référé au conseil, conformément à la procédure prévue par le bill. Le rapport est publié dans la "Gazette du Travail" et livré à la publicité, par les journaux. Ici, j'en viens à la question posée par l'honorable député : à ce moment-là, quelle est la situation des employés et du patron ? Feront-ils une nouvelle grève, ou souscriront-ils au rapport ? Dès que le rapport est livré à la publicité les parties intéressées l'acceptent non pas d'une façon régulière, mais tacitement ; les choses continuent à marcher, bien qu'il ne soit pas intervenu d'accord régulier. Si plus tard, ils désirent se coaliser, libre à eux de le faire.

M. LENNOX : Pendant combien de temps?

L'hon. M. LEMIEUX : A toute époque ultérieure. Il n'y a pas de limite. Voici la seule question qu'il importe de ne pas perdre de vue : s'il arrive que d'une part les patrons veuillent fermer leurs ateliers ou que les ouvriers soient sur le point de se mettre en grève, alors le public représenté par l'Etat, par le Gouvernement, intervient au moment psychologique, et ordonne une enquête, afin que le public soit éclairé sur la cause de la contestation, du conflit ou de la crise. Les arbitres entendront les témoins, exigeront le dépôt des livres ou documents et leur examen, feront nommer des assesseurs, comme cela aurait lieu devant un tribunal civil ; puis on publie le rapport, équivalant à un jugement arbitral, sauf qu'il ne saurait devenir exécutoire. Le rapport est publié dans la "Gazette du Travail" ainsi que dans les journaux ; il est délivré aux intéressés, s'ils le désirent. Les parties au différend ont pleine liberté de souscrire aux conclusions du rapport ou de les rejeter.

M. R. L. BORDEN : La question est fort compliquée, et il est presque impossible de prévoir toutes les éventualités. Il pourrait, toutefois, arriver que les arbitres fassent une proposition, ou dressent un rapport qui soit l'objet de vives réclamations de la part des ouvriers, convaincus qu'ils seraient qu'on n'a pas tenu un juste compte de leurs réclamations. Cependant, ils s'abstinent de se coaliser, et cette situation dure six mois, ou un an, ou même dix-huit mois. Puis, survient un léger incident qui s'ajoute à ceux qui ont presque déjà précipité une crise. Qu'arrivera-t-il alors ? Est-ce qu'au bout de dix-huit mois, en conséquence d'un différend qui a été l'objet d'une proposition consignée dans un rapport et par suite de quelque léger incident survenu plus tard et qui aggrave la situation, on va permettre aux employés de quitter le travail ou bien faudra-t-il instituer une nouvelle enquête ? La question est fort complexe et il est possible que vous ne réussissiez pas à parer législativement à tous les inconvénients ; mais en même temps, il découlera, à mon avis, de singuliers résultats de la rédaction de cette loi.

M. RALPH SMITH : Le texte de l'article 58 est très explicite à cet égard. La défense de suspendre les travaux n'existerait que jusqu'au moment où le conseil ferait son rapport.

M. R. L. BORDEN : Parfaitement.

M. RALPH SMITH : Du moment que le rapport est publié dans la "Gazette du Travail" les ouvriers ont pleine et entière liberté de se mettre en grève, comme ils l'avaient auparavant.

M. R. L. BORDEN : En fait, le différend primitif subsisterait encore, avec quelque chose de peu d'importance que vous y ajoutez.

L'hon. M. LEMIEUX : Du moment qu'il y a quelque chose ajouté, on ne saurait dire que ce soit l'ancien différend.

M. R. L. BORDEN : Est-ce donc un différend nouveau ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition relative au délai d'un an se résume, en dernière analyse, à rien du tout ; car, les ouvriers pourraient facilement soulever quelque incident de peu d'importance et demander une nouvelle enquête ; et ainsi la situation qui, au dire du ministre, ne saurait se produire, existera certainement.

L'hon. M. LEMIEUX : Il faut toujours supposer que les parties intéressées au différend sont sincères et que, lorsqu'un nou-

veau conseil est nommé pour faire l'examen de la question et dresser son rapport sur la nouvelle contestation, ce conseil peut, à sa première réunion, mettre au rancart toute question qui lui est renvoyée et qu'il juge frivole.

M. PERLEY : Que le ministre me permette de lui donner un exemple qui mettra peut-être parfaitement en lumière la pensée du chef de l'opposition. Disons qu'une grève ait été imminente et que le conseil ait présenté un rapport avec ses conclusions. Supposons que ce qui a donné naissance au conflit soit une demande d'augmentation de salaires, de la part des ouvriers. Le conseil, dans son rapport, s'est prononcé contre cette demande. Réflexion faite, les ouvriers ont pensé qu'en pareille circonstance, il était préférable de ne pas se mettre en grève. Ainsi, ils continuent de travailler, sans accepter régulièrement le rapport du conseil, pendant six ou neuf mois. Les conditions se modifient quelque peu, la main-d'œuvre devient plus rare et ils se disent que peut-être il leur sera possible, en pareille circonstance, d'obtenir une augmentation de salaires. La situation s'est modifiée depuis que le conseil a publié son rapport. Grâce au mécanisme de cette loi, ils peuvent en toute liberté combiner leur grève, en vue de cette augmentation de salaires, objet de la demande soumise au conseil, neuf mois auparavant. Bref, ils peuvent se mettre en grève, après neuf mois, sans préavis, sans formalité aucune, pour la demande même qui a été soumise au conseil, neuf mois auparavant.

M. BOURASSA : Dans ce cas-là, la loi n'offre pas de remède, parce qu'alors, il est impossible de présenter de demande au conseil. Voilà le danger.

M. PERLEY : Voilà la situation où se trouvent les patrons et les employés. La même chose peut arriver, s'il s'agit de la fermeture des ateliers. Qu'un patron s'avise de réduire les gages de ses employés, et il pourrait tenir précisément la même ligne de conduite. Le conseil a rejeté la demande du patron ; il peut laisser l'affaire sommeiller pendant neuf mois, et sans préavis, sans aucun avertissement, il peut dire : Il y a de la main-d'œuvre en abondance, je n'irai pas payer davantage à ces ouvriers en salaires. Comme le conseil a déjà fait rapport sur la question, je puis, en toute liberté, fermer mes usines, congédier ces employés, et il leur est impossible aujourd'hui, de porter l'affaire devant le conseil. Je cite cet exemple, parce qu'il présente, sous une forme concrète, l'objection soulevée contre cette disposition par le chef de l'opposition.

M. RALPH SMITH : Cette disposition ne m'agrée nullement et l'honorable député (M. Perley) vient de développer un point important que j'ai, mainte fois, été à même d'observer. Supposons que les ouvriers demandent une augmentation de salaire et que le conseil décide que les circonstances ne justifient point pareille augmentation ; or, trois mois plus tard, survient une importante modification dans le prix de la main-d'œuvre; alors, cette disposition mettrait les ouvriers dans l'impuissance de renouveler leur demande, en vue de la hausse du marché. Il est toujours dangereux de mettre les ouvriers dans l'impossibilité de présenter leurs demandes au conseil, quand cela leur convient. Les conditions peuvent se modifier tout à coup, et ainsi telle demande que les ouvriers ne pourraient formuler légitimement aujourd'hui, pourrait être fort légitime, à brève échéance.

M. ARMAND LAVERGNE : Le ministre n'aurait-il pas la faculté de nommer un nouveau conseil ?

M. R. L. BORDEN : Le statut n'accorde aucune latitude au ministre, à cet égard.

M. BRISTOL : Ni l'une ni l'autre partie intéressée ne se soucierait d'effectuer la dépense qu'entraîneraient ces enquêtes ; aussi serait-il bon de leur laisser la liberté de s'adresser au conseil, à toute époque.

M. PERLEY : Une raison encore plus concluante, c'est que ce bill repose entièrement sur la puissance de l'opinion publique ; et assurément, l'opinion publique n'autoriserait ni les patrons ni les employés à soumettre ces questions au conseil, à tout instant.

L'hon. M. LEMIEUX : J'en conviens, les objections soulevées par les honorables députés sont assez fortes. Je consens volontiers à laisser de côté la dernière partie de l'article qui décrète que nulle demande en obtention de la nomination d'un nouveau conseil, ne sera reçue dans le délai de moins d'un an ; et quand la loi aura fonctionné pendant quelque temps, nous saurons, plus tard, à la lumière de l'expérience si cette disposition est, oui ou non, nécessaire.

M. ARMAND LAVERGNE : Relativement à l'agitateur de la classe ouvrière venant de l'étranger, il y a lieu de craindre qu'il ne prenne l'habitude d'appeler, à tout instant, le patron devant le conseil.

L'hon. M. LEMIEUX : Cet agitateur n'agirait point sans être rémunéré par quelqu'un et les syndicats ouvriers sauraient que si elles demandaient la convocation du conseil pour arbitrer sur des futilités, ils ne pourraient pas compter sur l'appui de l'opinion publique. Il faut bien s'en remettre un peu au bon sens du peuple, et s'il est constaté, en l'absence de cette disposition, qu'on cherche à abuser de la procédure établie par cette loi, nous pourrons appliquer le remède législatif voulu, au cours d'une session future.

(L'article est amendé par la radiation de la disposition portant que nulle demande en obtention de la nomination d'un nouveau conseil ne sera reçue dans un délai de moins d'un an.)

M. ARMAND LAVERGNE : Maintenant que l'article est amendé, le ministre voudrait-il nous dire quand les ouvriers auront la faculté de se mettre en grève et les patrons celle de fermer leurs ateliers ?

L'hon. M. LEMIEUX : Après que les arbitres auront pris une décision, leur rapport sera publié dans la "Gazette du Canada" ainsi que dans la "Gazette du Travail" et alors les deux parties intéressées au différend seront libres.

M. ARMAND LAVERGNE : Il en était ainsi, avant l'adoption de l'amendement que vous venez d'apporter à cet article ; mais dans l'article ainsi modifié, la chose reste vague.

M. BOURASSA : La comparaison du texte de l'article 57 et de l'article 21 pourrait produire le résultat indiqué par l'honorable député (M. Lavergne).

Sur l'article 22 (la méthode à suivre pour soumettre les différends au conseil).

M. LENNOX : Le ministre prétend qu'il importe que l'exposé de faits présenté par les parties intéressées soient couché par écrit. Cet exposé de faits est très court et peu circonstancié, ayant probablement été dressé à la hâte et sans consultation. Il ne faudrait donc pas les obliger à s'en tenir strictement à un exposé technique de ce genre et d'ailleurs il y a ici contradiction avec le texte de l'article suivant.

L'hon. M. LEMIEUX : Dès que le conseil s'est réuni, il prend connaissance des documents que lui présente le directeur des enquêtes et se trouve immédiatement éclairé sur les faits saillants qui se rattachent au différend entre les parties, et si l'honorable député veut se reporter à l'article 23, il constatera que l'enquête a une vaste portée.

M. LENNOX : Il est inutile de discuter la chose; je me contente de dire que pour l'uniformité du texte, il faudrait ajouter à la fin de cet article : "doit incontinent faire la procédure prévue ci-après". Je demande, en outre, au ministre, s'il ne faudrait pas substituer au mot "à", dans la 14e ligne, le mot "de"; ou bien il faudrait rayer tous les mots après le mot "réponse".

M. BARKER : A mon avis, après avoir créé le conseil, le ministre devrait exposer à ce dernier la question, objet du différend.

L'hon. M. LEMIEUX : Cet exposé figure au dossier.

M. BARKER : Le ministre le sait, nombre de syndicats ouvriers font de leurs griefs un exposé ou fort sommaire, ou fort étendu, de sorte que parmi les intéressés, il y aura divergence d'opinion. Pourquoi un fonctionnaire habile, au ministère du Travail, ne ferait-il pas l'analyse de l'exposé du différend et celle de la réponse, et ne ferait-il pas connaître au conseil les questions sur lesquelles devra porter son enquête ? Alors, il aurait sous les yeux un exposé en bonne et due forme, au lieu de perdre un temps précieux à chercher à deviner le sens des documents qui lui sont soumis, vu le vague des allégations.

L'hon. M. LEMIEUX : Cela tendrait peut-être à créer un préjugé dans l'esprit des intéressés. Plus tard, ils pourraient dire que ce ne sont pas là les faits soumis au conseil, mais de pures inventions du directeur des requêtes. A cet égard, il faut respecter même les projugés de ceux qui se présentent devant le conseil ; il serait impossible que le conseil ne fût pas éclairé sur les vues des intéressés; car nous n'adhérons à aucune forme de procédure. La procédure peut prendre toute l'ampleur voulue. Les arbitres sont autorisés à faire enquête, à visiter la localité, à descendre dans une mine de fer, à faire nommer des commissions à faire examiner la correspondance et les livres. Nous avons ainsi la certitude que le conseil sera pleinement éclairé sur la réalité des faits soumis à l'enquête.

M. CONMEE : Le ministre nous a dit que le conseil peut s'ajourner, afin de permettre aux intéressés de conclure un accord. Dans le cas où cet accord se ferait, serait-il rendu exécutoire ?

L'hon. M. LEMIEUX : Oui.

(Tous les mots après le mot réponse" jusqu'au mot "dissentiment" sont rayés.)

M. R. L. BORDEN : Si vous désirez faire une enquête approfondie, il manque quelque chose ici pour cela. Supposons qu'un intéressé, en présentant une demande au conseil, omette une question se rattachant à la contestation et soulevée par l'autre partie. Ce bill ne contient aucune disposition autorisant les intéressés à soulever d'autres questions, afin que l'affaire, dans tout son ensemble, devienne l'objet de l'enquête. La réponse visée ici ne semble se rattacher qu'aux questions soulevées au début et la partie qui répond ne semble pas autorisée à soulever d'autres questions en contestation. Supposons que le patron soumette au conseil une question se rattachant à l'abaissement des salaires et que, de leur côté, les employés soulèvent la question de diminution des heures de travail, les employés dans leur réponse, pourraient-ils soulever cette dernière question, alors que le patron, en soumettant l'affaire au conseil, a passé la chose sous silence ? A mon avis, le bill ne leur accorde pas cette autorisation.

L'hon. M. LEMIEUX : Je crois qu'ils seraient autorisés à le faire. A la 3e ligne de l'article 23, on lit ces mots : "et à cette fin le conseil doit, de la manière qu'il juge à propos, s'enquérir promptement et avec soin du différend et de toutes questions intéressant le fond de la contestation et son légitime règlement."

M. GALLIHER : Supposons que, dans la demande présentée au conseil, la question se rattache à la réduction du chiffre des salaires et que, dans leur réponse les employés soulèvent la question de la diminution des heures de travail, est-ce que le conseil pourrait examiner les deux choses ?

L'hon. M. LEMIEUX : Certainement. Les employés peuvent répondre à leur gré et même n'apporter aucune réponse.

M. GALLIHER : Supposons que les employés demandent un relèvement de salaire et que le patron s'y refuse, à moins qu'ils ne consentent à une augmentation des heures de travail. Serait-il autorisé à formuler cette demande devant le conseil, ou bien le conseil devrait-il se borner à examiner la question du relèvement des salaires?

M. R. L. BORDEN : La réponse participe de la nature d'une contre-réclamation et le bill ne prévoit pas la présentation de pareille réclamation. Quand le patron soulève une contestation en première instance, l'employé est tenu de se borner à répondre à cette question et il n'est pas expressément autorisé à soulever d'autre question qui pourrait être d'égale importance, à son point de vue.

M. RALPH SMITH : Si le patron a aussi un différend, pourquoi ne le soumet-il pas au conseil ?

M. R. L. BORDEN : Le projet de loi ne le lui permet pas. Le patron a un différend et dans la déclaration qui accompagne sa demande, il ne parle pas d'une certaine réclamation de ses ouvriers. Il ne mentionne que l'affaire dont il a lui-même pris l'initiative—la réduction des salaires. Il ne fait pas même allusion à la contre-demande de ses ouvriers pour que le nombre des heures de travail soit diminué. Je voudrais que toutes les questions controversées fussent réglées en même temps. Si le projet de loi y pourvoit, mon objection disparaît, mais je ne crois pas que le bill, tel que rédigé, permette cela au patron.

L'hon. M. LEMIEUX : Je ne crois pas me tromper en disant que si le patron provoque un conflit en réduisant les salaires, les ouvriers auront le droit de répondre qu'ils acceptent la réduction des salaires, moyennant une diminution dans le nombre des heures de travail. Bien que ce soit deux choses différentes, l'une est la conséquence de l'autre et le conseil sera autorisé à étendre son enquête sur toute la question. L'article 23 stipule que le conseil devra " s'enquérir promptement et avec soin du différend et de toutes matières qui peuvent influencer sur le mérite et sur le règlement de la question.

M. R. L. BORDEN : Je veux m'assurer que je suis bien compris, et ensuite je n'ajouterai pas un mot de plus, car le ministre est responsable de la loi et je ne le suis pas. L'article dit " toutes matières concernant le différend ". Pour savoir en quoi consiste le différend, il faut revenir à l'article 15, et là on constate que le " différend " est ce qui est indiqué dans la déclaration adressée au conseil. Par conséquent, si le sujet n'a pas été mentionné. . .

M. CONMEE : L'honorable député voudrait permettre aux parties de modifier leur plaidoyer, pour ainsi dire.

M. R. L. BORDEN : Si le requérant n'a pas mentionné une certaine question dans sa première déclaration, je ne vois pas comment il pourra en saisir le conseil, aux termes de l'article 23. Il n'y a rien dans le projet qui permette de modifier la déclaration.

Sur l'article 24 :

Si les parties arrivent à une entente pendant que le différend est devant le conseil, celui-ci doit libeller un acte de règlement que doivent signer les parties, et copie de cet acte avec le procès-verbal des procédures doit être expédié au ministre.

M. R. L. BORDEN : Si le patron ou les ouvriers refusaient, ensuite de se conformer à cette entente, l'autre partie aurait-elle le droit de déclarer la grève ou le lockout sans s'adresser de nouveau au conseil ? Supposons, par exemple, qu'au cours de l'enquête une entente soit conclue et signée par les deux parties et qu'un mois plus tard le patron avertisse ses ouvriers qu'il lui est impossible d'observer les conditions de cette entente ; les ouvriers devront-ils faire une nouvelle demande au conseil, ou pourront-ils se mettre en grève ?

L'hon. M. LEMIEUX : Ils devront faire une nouvelle demande, et tant que durera l'enquête, ils ne pourront pas se mettre en grève.

M. R. L. BORDEN : Je crois que ce n'est pas juste.

L'hon. M. LEMIEUX : Les conditions peuvent n'être plus les mêmes.

M. R. L. BORDEN : Je ne parle pas de cela, mais de l'exécution d'une entente conclue. Dans ce cas, la partie lésée devrait être libre d'agir. L'honorable ministre remarquera qu'il n'y est pas pourvu par l'article 65 qui a trait à l'acceptation des conclusions du conseil. Je parle d'un entente conclue pendant l'enquête.

L'hon. M. LEMIEUX : Dans le cas que suppose mon honorable ami, la partie lésée peut faire immédiatement une nouvelle demande et tant que durera l'enquête, il ne pourra y avoir de grève et les conditions ne pourront être changées.

M. JOHNSTON : Et si cela se répète indéfiniment, qu'arrivera-t-il ?

M. R. L. BORDEN : Le patron signera une nouvelle entente et négligera encore de s'y conformer.

L'hon. M. LEMIEUX : L'honorable député (M. Borden) ne doit pas oublier que l'opinion publique est toujours là, et si une partie abuse de ces règlements, l'opinion publique se tournera contre elle.

M. GALLIHER : Revenons au cas que suppose l'honorable chef de l'opposition. Un règlement est signé par les deux parties, mais le patron refuse de s'y conformer ; les ouvriers n'auront-ils pas le droit de déclarer la grève, sans recourir de nouveau au ministère du Travail ?

L'hon. M. LEMIEUX : L'autre partie aura le droit de faire une nouvelle demande.

M. GALLIHER : L'autre partie, c'est la partie lésée, et si elle doit faire une nouvelle demande, elle aura encore les mains liées tant que durera la seonde enquête.

L'hon. M. LEMIEUX : Si mon honorable ami se réfère à l'article 57, il verra que pendant l'enquête et tant que le rapport n'est pas fait, on ne peut rien changer à la situation.

M. GALLIHER : Alors la partie lésée continuera à faire demande sur demande et à obtenir des règlements qui n'aboutiront à rien. Je suppose un cas extrême, mais possible, et dans la préparation d'une loi comme celle-ci, il faut prévoir tous les cas. Quand deux groupes sont en antagonisme, ils ont recours à tous les moyens pour éluder une loi dont les dispositions leur paraissent défavorables à leurs intérêts.

M. BOURASSA : L'objection que signale l'honorable député de Kootenay (M. Galliher) n'est pas que les gens chercheront à éluder la loi, mais qu'ils en abuseront. Si l'on peut supposer que patrons et ouvriers se prévaudront de la loi à tout propos et refuseront ensuite d'accepter la sentence arbitrale pour obliger l'autre partie à recourir d nouvau au conseil, l'objection à sa raison d'être. Mais si l'objection vise le principe du bill, alors on arrive à l'arbitrage obligatoire et non à la conciliation. Si on concède que cette loi doit produire quelque bien, il faut s'en rapporter au bon sens des deux parties, et si plus tard, on n'est pas satisfait des résultats, le Parlement pourra apporter un remède.

M. R. L. BORDEN : Mon objection porte sur le principe du bill qui ne permet pas la grève au sujet de conflits qui doivent être soumis au conseil. Je demande au ministre si, après qu'un patron a signé un règlement par lequel il s'engage, par exemple, à élever les salaires, les ouvriers peuvent, dans le cas où le patron ne tient pas son engagement. se mettre en grève ou sont tenus de faire une nouvelle demande, et le ministre me répond, qu'en effet, les ouvriers seront obligés de faire une nouvelle demande. Comme le fait remarquer, fort à propos, l'honorable député du Cap-Breton (M. Johnston), il n'y a pas de raison pour que cela finisse. Cela peut continuer indéfiniment, si l'interprétation du ministre est la bonne, et je suis bien tenue de l'accepter.

L'hon. M. LEMIEUX : Si les parties ne tiennent pas à se mettre en grève, elles s'adresseront certainement au conseil, mais si elles croient que leur arme la plus puissante est la grève, elles agiront en conséquence. Je n'avais pas bien compris la question de mon honorable ami. Voici le principe : les parties, pour prévenir une grève ou un lockout, s'adresseront au conseil, dans l'espérance d'être appuyées par l'opinion publique. Nous supposons que c'est ce qu'elles rechercheront, avant tout. Or, une entente intervient au cours de l'enquête, mais une des parties viole cet engagement ; alors l'autre partie se trouve dans la même situation où elle était avant l'entente ; c'est-à-dire qu'elle peut en appeler au conseil, si elle le désire, mais elle peut aussi déclarer la grève.

M. R. L. BORDEN : Cela n'est pas dit dans le bill, car s'il surgit un différend qui doit être soumis au conseil, les ouvriers ne peuvent pas se mettre en grève avant que le conseil en ait été saisi. S'il s'agit d'un différend dont le conseil doit prendre connaissance, aux termes de la loi, il est évident que les ouvriers ne peuvent pas se mettre en grève, en vertu de l'article 57. Le ministre ne peut pas dire que les ouvriers seront libres d'en appeler de nouveau au conseil ou de se mettre en grève, comme ils voudront ; car le principe même du bill c'est que dans un différend qui peut être soumis au conseil, les ouvriers ne peuvent se mettre en grève avant que le conseil ait pris une décision et fait un rapport.

L'hon. M. LEMIEUX : Une fois que le différend a été soumis au conseil si une des parties ne se conforme pas à l'arrangement, l'autre partie est libre de se mettre en grève. La grève peut être déclarée du moment que le rapport est publié.

M. R. L. BORDEN : Il est évident que je ne me suis pas fait comprendre. Je parle du cas ou il n'y aurait pas de rapport, du cas où une entente interviendrait au cours de l'enquête. Si le conseil fait un rapport, à la suite d'une entente intervenue avant ou après le rapport, l'article 65 y pourvoit. Mais cet article 65 ne s'applique pas si l'entente est intervenue au cours de l'enquête. Ma question est bien simple. D'après votre interprétation du bill, dites-vous que si un patron viole l'entente, les ouvriers seront tenus de s'adresser de nouveau au conseil. A cette question le ministre a répondu : oui.

L'hon. M. LEMIEUX : Ils n'y sont pas tenus.

M. R. L. BORDEN : Il s'agit d'un différend qui doit être soumis au conseil, le texte de la loi les y oblige.

L'hon. M. LEMIEUX : Ils ne se mettront pas en grève, s'ils s'adressent au conseil.

M. PERLEY : Pourquoi le comité ne modifie-t-il pas l'article 24 dans le sens de l'article 65 ? Ce dernier dit que si les deux parties acceptent les conclusions du conseil, elles seront liées par ces conclusions. Pourquoi ne fait-on pas dire la même chose à l'article 24 ?

M. BOURASSA : Je n'en vois pas la nécessité. Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire l'honorable chef de l'opposition. Dans le cas qu'il suppose, ni l'une ni l'autre des parties ne pourrait faire une grève ou un lockout, sans en appeler de nouveau au conseil. Cela ne pourrait pas durer indéfiniment. Croit-on que la partie qui aurait été trompée une fois, se laisserait prendre une deuxième fois ? Si les deux parties retournaient devant le conseil et si l'une d'elles, le patron, par exemple, ne se soumettait pas à la sentence arbitrale, l'autre partie aurait toute liberté de déclarer la grève. Si on arrive à une entente, avant la fin de l'enquête, il n'y a pas de sentence arbitrale.

L'article 65 ne peut donc pas s'appliquer puisqu'il n'y a pas de règlement servant de base à la sentence arbitrale. C'est une entente entre les parties, en dehors de la connaissance du conseil et si une des parties s'y soustrait, l'autre partie doit s'adresser de nouveau au conseil. Cela ne pourrait arriver qu'une fois, car la partie trompée ne s'y laisserait plus prendre. Je ne crois pas que la proposition de l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) puisse être adoptée, car elle aurait pour effet de nous faire sanctionner un arrangement encore indéterminé, qui serait fait hors la connaissance du conseil, ou nous lui donnerions la même valeur qu'à un règlement effectué par le conseil. Les pouvoirs me semblent assez équitablement partagés.

M. GERMAN : Je considère, au contraire que la proposition de l'honorable député d'Argenteuil est la vraie solution de la difficulté.

Si on supprime la dernière ligne de l'article 24, il est ainsi conçu :

Si les parties arrivent à une entente pendant que le différend est devant le conseil, celui-ci doit libeller un acte de règlement que doivent signer les parties et cet arrangement lie les parties conformément à l'article 65 de la présente loi.

La seule différence entre les deux articles, c'est que l'article 24 dit que les parties peuvent s'entendre entre elles et signer un arrangement qui est ensuite expédié aux divers intéressés, tandis que l'article 65 dit que les parties peuvent convenir par écrit de se trouver liées par les conclusions du conseil. C'est une différence qui, à mon sens, n'en est pas une. Dans un cas les parties . . .

L'hon. M. LEMIEUX . . . conviennent de s'entendre plus tard, et dans l'autre cas, elles s'entendent immédiatement.

M. GERMAN : Elles s'entendent immédiatement. Par l'article 65 elles conviennent d'être liées par la décision du conseil. Par l'article 24 elles conviennent d'être liées par un arrangement conclu entre elles, lequel arrangement les arbitres peuvent promulguer comme étant leur décision. Je considère qu'en rendant l'article 65 applicable à l'article 24, on aplanit la difficulté.

M. PARDEE : Si j'ai bien saisi le sens des remarques de l'honorable chef de l'opposition il prétend que les parties devront être autorisées à en appeler au conseil, d'une manière ou d'une autre. La chose ne pourrait-elle pas se faire de la manière suivante: les deux parties sont devant le conseil ; si elles arrivent à une entente, cette entente ne pourrait-elle pas être considérée comme un règlement aux termes de la présente loi; les arbitres ne pourraient-ils pas y introduire des considérants et en faire la décision ou le jugement du conseil ? De cette manière les employés n'auraient rien à redouter. Ils savent qu'ils peuvent s'appuyer sur cette loi et qu'ils auront pour eux l'opinion publique et le sentiment de cette Chambre. Si, en connaissance de cause, et nonobstant les dispositions de la présente loi, ils acceptent un règlement comme celui dont a parlé l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) et qui ne leur donnera pas ce qu'ils avaient en vue, ils savent que la loi leur offre un recours. C'est la plus simple manière de sortir de la difficulté.

M. BOURASSA : En d'autres termes tous les règlements tomberaient sous le coup de l'article 65 et seraient tous sanctionnés par le conseil.

M. PARDEE : Oui.

M. PERLEY : Il y a une autre raison de modifier l'article 24 dans le sens que j'ai indiqué. On ne peut pas supposer un seul instant que les patrons ou les employés répudieront une entente solennellement conclue. Nous ne faisons ici que des suppositions, mais la loi doit y pourvoir. Nous devons supposer que les engagements pris seront tenus et ils le seront si nous leur appliquons l'article 65. Cet amendement ne fait que rendre la loi plus claire et écarte les occasions de conflits.

L'hon. M. LEMIEUX : Je propose donc que l'article 24 soit ainsi conçu :

Si les parties arrivent à une entente pendant que le différend est devant le conseil, celui-ci doit libeller un acte de règlement que doivent signer les parties, et par lequel les parties seront liées, comme s'il avait été fait sous l'empire de l'article 65 de la présente

loi, et copie de cet acte avec le procès-verbal des procédures doit être expédié au ministre.

M. PARDEE : Je voudrais que l'article dise que les parties seront liées et que cet arrangement aura la même valeur qu'une décision du conseil.

L'hon. M. LEMIEUX : Ce n'est pas nécessaire.

M. RALPH SMITH : Le seul résultat de cet amendement sera d'empêcher le règlement d'un différend pendant l'enquête. Si cet amendement est adopté, il rendra impossible le règlement à l'amiable d'un différend.

L'hon. M. LEMIEUX : Pas du tout. Dans un cas c'est un arrangemnt à l'amiable par lequel on convient d'accepter immédiatement la décision du conseil, tandis que dans l'autre cas, l'arrangement intervient pendant que les parties sont encore en présence, devant le conseil. Les clauses de cet arrangement sont mentionnées dans un acte de règlement qui aura la même valeur qu'une décision du conseil.

M. RALPH SMITH : Sous l'article 65 les parties se trouvent liées par la recommandation ; c'est fort bien, mais l'article 24 porte qu'elles ne peuvent pas faire d'arrangement de leur choix. Elles ne conviennent pas de s'en tenir à la recommandation du conseil, mais bien à l'entente intervenue entre elles. L'article 65 pourvoit à la mise à exécution d'un contrat intervenu entre les parties, tandis que dans le cas dont il s'agit ici, les parties conviennent de régler le différend. Vous posez que les parties se trouvent liées par une entente qu'elles ont volontairement conclue. Ceci me paraît contraire à l'esprit de la loi.

L'hon. M. LEMIEUX : Rien n'empêche deux parties de régler volontairement un différend.

M. RALPH SMITH : Si les parties font une entente volontaire et que la loi les oblige ensuite à s'en tenir à cette entente, cela revient, en principe, à l'arbitrage obligatoire.

M. BOURASSA : Non.

M. RALPH SMITH : S'il en est autrement, c'est que je n'entends rien à la langue anglaise et au bon sens. Deux parties règlent un différend entre elles. Bien qu'elles aient volontairement résolu d'effectuer une entente, la loi décrète qu'elles seront liées par la recommendation du conseil.

L'hon. M. LEMIEUX : Mon honorable ami est-il contraire à ce que la bonne foi des parties préside au règlement.

M. RALPH SMITH : Je veux bien que chaque fois qu'elles le peuvent les parties règlent leur différends avec bonne foi. Je prétends que nous devrions favoriser l'entente volontaire, mais cet amendement rend la chose impossible, puisque vous liez les parties par la recommandation du conseil.

M. BOURASSA : Mon honorable ami de Nanaïmo (M. Ralph Smith) donne à cet article une interprétation différente de la mienne. Ses observations tendent à une modification possible de l'article 65, parce que cet article renferme une disposition qui rend la recommandation obligatoire en certains cas.

M. RALPH SMITH : Quand les parties ont déjà convenu de s'en tenir à leur propre arrangement.

M. BOURASSA : Parfaitement. Le seul changement que propose le ministre, c'est que les parties seront immédiatement admises à jouir librement et volontairement des avantages que confère l'article 64. Si elles s'entendent de leur plein gré, sans l'intervention du conseil, elles se trouveront liées par leur arrangement. La seule différence, c'est que l'amendement oblige les parties à s'en tenir pendant une année, et non pas une seule journée, à l'entente qu'elles auront librement effectuée.

Le raisonnement de l'honorable député pourrait s'appliquer à l'article 65, mais je me demande comment il pourrait valoir à l'égard du projet d'amendement à l'article 64, puisqu'il y est dit que l'arrangement "liera les parties comme s'il eut été effectué sous l'article 65 de la présente loi". L'amendement a donc pour effet de lier les parties pendant un an à l'arrangement intervenu entre elles sans l'intervention du conseil.

M. LOGAN : Le projet de loi a pour objet de faciliter l'entente entre les parties, et je crains qu'en les liant à l'arrangement volontaire on ne mette un obstacle à la conciliation. En laissant les parties conclure à leur gré un arrangement qui ne les lie pas nécessairement, les chances d'entente se trouvent considérablement augmentées.

M. RALPH SMITH : Je m'oppose de toutes mes forces au prinsipe de cet amendement qui me paraît constituer une des plus odieuses propositions dont ce bill ait été l'objet. La Chambre se déclare hostile au phincipe de l'arbitrage obligatoire, et cependant, cet amendement tend à lier les parties à l'arrangement volontairement conclu par elles.

M. W. GALLIHER : Pourquoi en serait-il autrement ?

M. RALPH SMITH : Je concevrais qu'il en fût ainsi s'il s'agissait d'établir l'arbitrage obligatoire, mais le principe fondamental du projet de loi ne tend en aucune façon vers ce but-là. Le bill est destiné à fournir aux parties les moyens d'effectuer une entente. . .

M. GALLIGHER : Et aussi à se lier à cette entente, j'imagine.

M. RALPH SMITH : Dans le cas qui nous occupe, les parties en viennent volontairement à un arrangement et déclarent n'avoir pas besoin des moyens que leur fournit cette loi ; n'est-ce pas une excellente chose ? Les parties s'entendant sans qu'il soit besoin de l'intervention du conseil, il y a lieu de présumer qu'elles respecteront leurs conventions.

Il me paraît fort étrange que les parties puissent faire comme bon leur semble après que le conseil a rendu ses conclusions ; mais qu'elles soient liées par un arrangement volontairement conclu par elles sans l'intervention du conseil. Cela, je ne le comprends pas. Par cet amendement, vous dites aux parties qui ont fait un arrangement volontairement et manifesté leur désir, de ne pas se prévaloir des dispositions de la loi, que leur arrangement ne vous inspire aucune confiance et vous leur méconnaissez le droit de rompre l'entente conclue par elles-mêmes. Voilà ce que je réprouve.

L'hon. M. LEMIEUX : Mais c'est une question d'utilité publique.

M. RALPH SMITH : Oui, et si le conseil intervient et prononce ses conclusions, ces conclusions se rapportent à une question d'utilité publique ; cependant, vous laissez les parties d'agir à leur gré après le prononcé de ces conclusions. Pourquoi ne jouiraient-elles pas de la même liberté après avoir conclu un arrangement volontaire ?

M. PERLEY : L'honorable député (M. Ralph Smith) aurait raison si cet arrangement était conclu avant la convocation du conseil. Mais l'arrangement intervient après qu'elles ont invoqué le secours de la loi, après la convocation du conseil ; il convient donc qu'elles se trouvent liées par cet arrangement. Si ce dernier était effectué avant la convocation du conseil, le différend ne tomberait en aucune façon sous le coup de la loi.

L'hon. M. LEMIEUX : Il convient de ne pas oublier qu'ayant obligé l'Etat à réunir le conseil et les intéressés, ainsi qu'à produire les livres, les parties ont eu recours aux moyens que leur fournit la loi. N'est-ce pas respecter la bonne foi des parties que de coucher les conventions par écrit et les rendre exécutoires ? Mon honorable ami (M. Ralph Smith) dit que c'est, de leur part, une action volontaire, mais toutes les actions humaines sont volontaires.

M. SPROULE : Celui qui est condamné au pénitencier ne s'y rend pas de son plein gré.

L'hon. M. LEMIEUX : Je veux dire que celui qui conclut un arrangement use de son libre arbitre.

M. RALPH SMITH : Quand les parties ont obligé l'Etat à réunir le conseil, je conçois qu'on leur interdise d'effectuer un règlement tant que le conseil ne s'est pas prononcé ; mais j'estime qu'il est contraire à l'esprit du projet de loi de décréter qu'elles seront liées pendant un certain temps par l'arrangement qu'elles auront conclu de leur plein gré.

M. GALLIHER : Supposons que des ouvriers réclament une augmentation de salaire et que le conseil ayant été saisi de la demande, patron et employés s'entendent entre eux ; si ce cas n'était pas prévu par l'article 65, l'une ou l'autre des parties pourrait rompre cette entente au bout d'une semaine, et on ne serait pas plus avancé qu'auparavant. L'arrangement n'ayant pas d'effet exécutoire, tout patron malhonnête pourrait s'en prévaloir.

Il ne s'agit pas de contrainte, mais uniquement d'obliger les parties à respecter un arrangement qu'elles ont volontairement conclu, tout comme si le conseil avait rendu ses conclusions.

M. RALPH SMITH : Je tiens à le répéter, si les deux parties conviennent de régler le différend comme bon leur semble, elles considéreront comme une injure qu'on les lie par cet arrangement.

M. JOHNSTON : Il arrive fréquemment que des parties amenées devant les tribunaux effectuent un arrangement et que cet arrangement soit ratifié par une ordonnance du tribunal. Ce mode de conciliation est très satisfaisant, et rien, absolument rien n'oblige les parties à en venir à une telle entente.

M. RALPH SMITH : Les tribunaux exercent nécessairement de la contrainte, et c'est au principe de la contrainte que je m'oppose. En faisant en sorte que la loi oblige les parties à s'en tenir à l'arrangement, on les dégoûtera de l'entente volontaire ; elles se refuseront à conclure librement des arrangements qui les lieront par la suite. Ne vaudrait-il pas mieux prendre les parties au mot et supposer qu'elles observeront fidèlement leurs conventions ? Les y obliger, c'est, à mon sens, se ranger au principe de l'arbitrage obligatoire.

M. BOURASSA : Certes, si l'honorable député estime que cet amendement aura pour effet d'empêcher l'entente, je conçois son raisonnement ; mais je crois qu'il fait erreur. Loin d'imposer un arrangement aux parties, le projet de loi poursuit un but tout à fait opposé ; il tend à encourager les deux parties à en venir à une entente, parce qu'elles le feront sachant qu'elle sera respectée de part et d'autre et, pendant un certain temps, revêtue de la sanction de la loi. Il n'y a pas plus de contrainte en ceci qu'il en existe lorsque deux personnes honnêtes conviennent entre elles, l'une de vendre une propriété et l'autre de l'acheter, la première s'engageant à livrer la propriété, l'autre à la payer le prix convenu.

Mon honorable ami doit reconnaître que du moment qu'il existe un différend, il existe aussi un peu de défiance entre les parties ; et si ces dernières en viennent à une entente, c'est qu'elles y trouvent leur intérêt. Les employés sont toujours plus ou moins enclins à penser que le patron dispose de certains moyens de leur imposer un arrangement ou de les exploiter ; c'est pourquoi ils considèrent l'enquête comme un moyen de ramener le patron à la raison. Un arrangement liant les parties leur imposera donc plus de confiance qu'un autre. Si le patron propose un arrangement par lequel il ne sera pas lié, ils diront qu'il ne le respectera pas et qu'il le propose dans le seul but de retarder l'affaire, et qu'il faudra que plusieurs mois peut-être s'écoulent avant que le conseil puisse être saisi de la question.

Cette disposition n'impose pas le règlement, mais la facilité, et donne aux deux parties l'assurance qu'il sera respecté de part et d'autre. Par conséquent, elle favorisera plutôt les arrangements.

M. TAYLOR : Il est six heures moins dix minutes. J'ai déjà demandé au ministre que ce bill soit renvoyé à un comité spécial. L'autre jour, lorsque l'honorable député de Grey-est dirigeait l'opposition, il demanda au premier ministre quel serait le programme du lendemain, et le premier ministre répondit que la Chambre discuterait quelques bills d'importance secondaire pour donner quelque chose à faire au Sénat. La nuit dernière, nous avons discuté sur ce bill jusqu'à deux heures du matin ; il renferme 76 articles, et nous en sommes rendus au vingt-quatrième. Je propose que les autres articles du projet de loi soient adoptés d'un seul coup et renvoyés au Sénat. Jusqu'à présent, celui-ci n'a eu à s'occuper que de bills de divorce. Voici un bill dont l'étude impose un travail pénible : laissons les sénateurs y travailler pendant quelque temps; et lorsqu'il nous reviendra avec les modifications qu'ils auront proposées, nous les adopterons ou les rejetterons en peu de temps. En attendant, vaquons aux travaux de la session.

L'hon. M. LEMIEUX : Le débat qui vient d'avoir lieu ne laissera pas d'être utile. Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et soit autorisé à siéger de nouveau.

(La motion est adoptée, et il est fait rapport du bill.)

M. BOURASSA : Le ministre peut-il nous dire quand le bill reviendra en discussion ?

L'hon. M. LEMIEUX : Disons vendredi.

## EXPLICATIONS RELATIVES AU RAPPORT DE LA COMMISSION DES ASSURANCES.

L'hon. M. FIELDING : Je me suis trop hâté d'annoncer à la Chambre la distribution prochaine du rapport de la commission des assurances. Les renseignements que j'avais reçus du secrétaire d'Etat me portaient à croire que les dépositions étaient imprimées et prêtes à être distribuées. Bien que l'impression en soit très avancée, elle n'est pas encore finie. L'imprimeur du Roi m'informe à l'instant même que nous n'en aurons pas avant jeudi un nombre suffisant d'exemplaires pour les membres de la Chambre, et le reste suivra immédiatement.

M. SPROULE : Ne pourrions-nous pas avoir une partie de l'enquête avant qu'elle soit imprimée en entier ?

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas me tromper en disant qu'une copie de l'enquête a été régulièrement envoyée à la Chambre au fur et à mesure, et que nous avons actuellement à notre disposition une copie complète, mais je parlais des exemplaires à distribuer aux députés. Il y a actuellement, et depuis un certain temps, sur le bureau de la Chambre, une copie complète de cette enquête.

M. SPROULE : Pourquoi ne la distribue-t-on pas par parties à mesure qu'elle est imprimée, afin que les députés en aient chacun un exemplaire ?

L'hon. M. FIELDING : Mieux vaut, je crois, que toute l'enquête soit déposée en même temps.

M. BARKER : Il est impossible de les lire toutes à la fois.

L'hon. M. FIELDING : Je verrai le secrétaire d'Etat pour que le travail soit fait avec toute la diligence possible. L'imprimerie nationale étant fort occupée, nous avons confié ce travail à une maison de Toronto.

M. SPROULE : Quel est le programme de demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Des bills, puis les subsides—le bill concernant les pensions des employés de chemins de fer, et peut-être aussi le bill relatif à l'énergie électrique.

(La séance est levée à six heures.)

---

## CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 28 février, 1907.

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

### QUESTIONS.

#### L'ACTIF DU CANADA.

M. MACDONELL demande :

1. Quel était le montant total de l'actif du Canada portant intérêt et le montant total de

l'actif ne portant pas intérêt, respectivement, pendant l'année expirée le 30 juin 1896?

2. Quel était le montant total de l'actif du Canada portant intérêt et le montant total de l'actif ne portant pas intérêt, respectivement, pendant l'année financière expirée le 30 juin 1906?

3. Quel était le taux moyen d'intérêt sur l'actif du Canada pendant les exercices clos le 30 juin 1896 et le 30 juin 1906, respectivement?

L'hon. M. FIELDING :

| | | |
|---|---|---|
| 1. Actif portant intérêt, 30 juin 1896 | | $53,490,391 12 |
| Actif ne portant pas intérêt | $13,729,712 84 | $61,257,031 84 |
| 2. Actif portant intérêt, 30 juin 1906 | | 63,969,670 80 |
| Actif ne portant pas intérêt, 30 juin 1906 | | 61,257,031 84 |

(1 et 2—Voir les comptes publics de 1906, 1re partie, page 74.)

3.

| | 1896 | 1906 |
|---|---|---|
| Actif portant intéret | $53,490,391 12 | $63,969,670 81 |
| Intérêt reçu sur placements | 1,370,000 56 | 2,140,312 06 |
| Taux moyen de l'intérêt (p. 100) | 2 56 | 3 34 |
| Actif ne portant pas intérêt, 30 juin 1896 | 13,729,712 84 | |
| Total de l'actif | 67,220,103 96 | $125,226,702 64 |
| Intérêt reçu sur placements | 1,370,000 56 | 2,140,312 06 |
| Taux moyen de l'intérêt (p. 100) | 2 04 | 1 70 |

La forte augmentation de l'actif ne portant pas intérêt provient en grande partie de l'augmentation du fonds spécial de réserve comparativement au montant de ce fonds en 1896, et du dépôt fait par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ($18,800,555.09) en conformité des dispositions de la loi concernant cette compagnie.

## LES ACHATS DE CUIVRE.

M. WILLIAM WRIGHT demande :

1. Quelle est la valeur du cuivre acheté par le département de la Milice depuis le 1er juillet 1906?

2. De qui a-t-il été acheté?

3. A-t-on demandé des soumissions?

Sir FREDERICK BORDEN :

1. $74,556 ; le département a acheté 196 tonnes ½ de cuivre à 19 cents la livre. La commande a été faite le 25 avril 1906 ; 45 tonnes ont été livrées en juin et les autres, au mois d'août.

2. De M. L. S. Macoun, d'Ottawa.

3. On a demandé des soumissions par des circulaires datées du 12 et du 14 avril et adressées à quatre maisons différentes.

## LES PECHERIES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. McLEAN demande :

1. A-t-on appelé l'attention du ministère sur l'énoncé suivant contenu dans le discours prononcé par le lieutenant-gouverneur de l'île du Prince-Edouard à l'ouverture de la législature, le 19 février courant:

" Des négociations sont encore en cours entre mon gouvernement et les autorités fédérales au sujet de nos pêcheries; j'ai confiance que cette question sera réglée à l'amiable sous peu à l'avantage de la province?

2. Quelle est la nature des négociations susmentionnées?

Sir WILFRID LAURIER :

1. Non.

2. Les négociations ne sont pas encore terminées et le ministère n'aura rien à dévoiler à ce sujet, tant qu'elles n'auront pas pris fin.

## LES EXPORTATIONS DU CANADA.

M. ARMSTRONG demande :

Quelle a été la valeur totale des articles exportés des ports canadiens pendant l'exercice expiré le 30 juin 1906?

L'hon. M. PATERSON :

| | |
|---|---|
| Valeur totale des articles exportés des ports de mer du Canada | $145,485,884 |
| Valeur totale des articles exportés des ports étrangers | 111,100,746 |
| Exportations totales | $256,586,630 |

## TERRAINS HOUILLERS DU PACIFIQUE-CANADIEN.

M. LAKE demande :

Relativement au statut du Canada, 60-61 Victoria, chapitre 5, en vertu duquel la couronne avait droit de choisir 50,000 acres des terres houillères dont la compagnie du Pacifique-Canadien pouvait faire choix par suite de la construction de la ligne ferrée du Pas du Nid-de-Corbeau,

1. Ces terres ou une partie d'entre elles ont-elles été choisies par le Gouvernement?

2. Le Gouvernement a-t-il disposé d'une partie de ces terres? Dans l'affirmative, quelles conditions ont été stipulées en vue d'assurer au public une quantité suffisante de charbon à des prix raisonnables?

3. Un prix minimum de $2 par tonne, livrée à bord des wagons à la mine, a-t-il été établi, ce prix s'applique-t-il à toutes les espèces de charbon, passé au tamis ou non?

4. Les conditions relatives aux prix sont-elles observées, et ces prix ont-ils été augmentés pendant les derniers six mois?

L'hon. M. OLIVER :

1. Oui.

2. Non ; aucune condition n'a encore été arrêtée.

3 et 4. La réponse à la troisième et à la quatrième questions est comprise dans la réponse à la question n° 2.

LA NOYADE DE M. DUNCAN MACALLUM.

M. SAM. HUGHES (par M. Taylor) demande :

1. Le ministère connait-il dans quelles circonstances M. Duncan McCallum s'est noyé dans le canal de la Trent, près de Kirkfield, en octobre dernier?
2. Dans l'affirmative, quels sont les faits?
3. Les berges du canal à l'endroit où l'accident est arrivé étaient-elles protégées par une clôture ou autrement?
4. S'il y avait une clôture, était-elle en bon état? S'il n'y en avait pas, quelle en était la raison?
5. L'ingénieur dirigeant a-t-il construit une clôture à cet endroit dangereux ou a-t-il rempli les excavations faites pour recevoir des poteaux là où une clôture devait être construite?
6. D'autres accidents se sont-ils produits en aucun temps au même endroit du canal? Dans l'affirmative, quels sont ces accidents et quels en ont été les conséquences?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Oui.
2. On a trouvé le corps de M. McCallum dans la rivière Grass, à quatre heures de l'après-midi, le 15 octobre 1906. Il était appuyé sur le garde-crotte de sa voiture.
3. Non, elles n'étaient pas protégées.
4. Les berges n'étaient pas pourvues d'un garde-fou, d'après les ordres de l'ingénieur chargé de diriger les travaux. En premier lieu, on avait l'intention d'en placer un, mais l'ingénieur commanda de combler les trous destinés à recevoir les poteaux et de suspendre la construction du garde-fou.
5. Voir la réponse à la question n° 4.
6. Le département n'a pas reçu de plaintes au sujet d'accidents qui seraient survenus à cet endroit.

LA COMPAGNIE "NORTH ATLANTIC TRADING".

M. A. K. MACLEAN demande :

1. Quelque fonctionnaire du département de l'Intérieur a-t-il récemment examiné les livres et les comptes de la North Atlantic Trading Company? Dans l'affirmative, quel est ce fonctionnaire?
2. A-t-il adressé au ministre un rapport de son examen?
3. Dans l'affirmative, le ministre déposera-t-il ce rapport sur le bureau?

L'hon. M. OLIVER :

1. Oui, M. Chas. H. Beddoe, comptable du département de l'Intérieur.
2. Oui.
3. Oui.

M. OLIVER.

LES PILOTES DE MONTREAL.

M. MONK demande :

Les pilotes du Saint-Laurent entre Montréal et Québec ont-ils été invités à prendre part à l'excursion faite le 7 novembre dernier à bord du steamer "Lady Grey" par la fédération des expéditeurs maritimes dans le but d'inspecter le chenal à navires du Saint-Laurent?

Sir WILFRID LAURIER : Le président des pilotes du Saint-Laurent entre Montréal et Québec a été invité, mais il n'a pas pu prendre part à l'excursion parce qu'il avait des devoirs à remplir.

ACQUISITION D'UN TERRAIN A MONCTON.

M. AMES demande :

1. Dans quel but le ministère a-t-il obtenu environ deux acres de terre, soit une lisière de 66 pieds de large par environ 1,300 pieds de long traversant le Old Trotting Park sur le chemin de Moncton, et transférée à l'Etat par l'honorable H. R. Emmerson, en octobre 1906?
2. Qui avait conseillé au ministère de faire cette acquisition?
3. Ce terrain a-t-il été donné? Dans la négative, quel en a été le prix?
4. Le ministère a-t-il acquis des terrains en prolongement de ce lopin, vers l'ouest? Dans l'affirmative, quelle étendue, de qui, quand et à quel prix?
5. Dans quel but ce nouveau terrain a-t-il été acquis?
6. Ces terrains ont-ils été acquis pour des fins de chemins de fer ou pour une grande route? Dans ce dernier cas, qui a proposé cette acquisition, et qui doit avoir la charge de l'ouverture, du nivellement et de l'entretien de ce chemin?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Le département n'a pas connaissance de cette acquisition mais l'agent du ministère de la Justice a présenté une demande d'expropriation relativement à l'établissement d'un nouveau chemin depuis la partie ouest aboutissant à Berry's Mills jusqu'au chemin de Moncton. Les terrains appartiennent à M. O. Schwartz et à M. H. R. Emmerson, fiduciaire.
2. Voir la réponse à la question n° 1.
3. Voir la réponse à la question n° 1.
4. Voir la réponse à la question n° 1.
5. Voir la réponse à la question n° 1.
6. L'agent du ministère de la Justice apprend au département que l'arrangement suivant est à l'étude :

Le chemin traversant les terrains de Schwartz et du champ de courses a été tracé conformément aux instructions du surintendant de la voirie de ce district, à la connaissance des députés de l'endroit, mais les travaux ne sont pas terminés. Lorsqu'ils le seront, la compagnie de chemin de fer indemnisera les propriétaires et remettra le chemin à la province en échange des titres d'une partie du chemin de Berry's-

Mills dont elle s'est emparée à l'ouest de la limite de la ville, et elle s'entendra avec la ville au sujet de cette partie de la rue John dont elle s'est emparée à l'est de la limite de la ville.

LE PARCOURS DU TRANSCONTINENTAL.

M. MORIN demande :

1. Quelle sera la longueur totale du tracé adopté pour le Transcontinental depuis le pont de Québec dans la direction de l'est jusqu'au lac Pohcnegamook?
2. Quel est le coût estimatif de la construction de cette ligne entre ces deux points ?
3. Quel est le coût estimatif de la construction du pont sur la rivière Etchemin, sur ce tracé, à Saint-Malachie?
4. Quelle est l'élévation maxima, minima et moyenne de ce tracé entre ces deux points?
5. D'autres routes ont-elles été étudiées entre ces deux points, et dans l'affirmative, quelles sont-elles?
6. A-t-on étudié une route passant à l'ouest et ensuite au sud de la rivière Etchemin, et au sud des monts Alleghanys?
7. Combien de milles de la route mentionnée dans la question qui précède, ont été explorés à l'est de Sainte-Justine de Langevin?
8. Quelle était l'élévation la plus considérable sur ladite route mentionnée dans la question 6, et pourquoi le ministère n'a-t-il pas adopté cette route?
9. Quelle est la différence, en longueur, entre la route mentionnée dans la question 6 et la route adoptée par le ministère?

L'hon. M. EMMERSON :

1. Longueur approximative, 194 milles ; mais le tracé n'a été approuvé que sur une distance de 150 milles.
2. Le coût estimatif des 150 milles prémentionnés est de $6,263,440.
3. $43,000.
4. La plus petite élévation est de 134 pieds et la plus forte, de 1,360 ; l'élévation moyenne dépend du nombre et de la hauteur des accidents du terrain.
5. Oui, une route passant par Saint-Denis et par Saint-Paul et une autre par Saint-Germain, Sainte-Justine et Saint-Magloire.
6. Oui, la deuxième route mentionnée dans la réponse précédente.
7. 58 milles jusqu'au point de raccordement avec la route approuvée.
8. 1,366 pieds ; parce qu'elle était plus longue et aurait coûté plus cher.
9. 19 milles en faveur de la route choisie.

EMPLOYES DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.

M. N. F. WILSON demande :

1. Combien d'employés ont été nommés au cours des trois derniers mois à l'Imprimerie nationale?
2. Quels sont leurs noms?
3. D'où viennent-ils?
4. Combien reçoivent-ils par an?

Sir WILFRID LAURIER : Voici la réponse :

| Noms. | Emplois. | Précédemment employés à. | Salaires par semaine. |
|---|---|---|---|
| | | | $ |
| Fred C. Still.... | Pressier ..... | Ottawa.. | 16 50 |
| Hubert O'Meara | Aide correcteur... | " ... | 11 00 |
| J.-A. Moisan... | Typographe..... | " ... | 15 00 |
| Octave Paris.... | Typographe..... | Montréal | 15 00 |
| A. Morency .... | Typographe..... | Ottawa.. | 15 00 |
| J.-B. Jobin..... | Typographe. ... | " ... | 15 00 |
| Geo. O'Connor.. | Typographe (linotype..... | " ... | 20 00 |
| W. Johnson ... | Journalier ..... | " ... | 9 00 |
| W. A. Jacques.. | Margeur..... | " ... | 10 50 |
| A. Pinard..... | Livreur ..... | " ... | 12 00 |
| Alva Armstrong | Margeuse..... | " ... | 9 00 |
| L. Dallaire ... | Typographe..... | " ... | 15 00 |
| R.-L. Lecourt... | Typographe..... | Montréal | 15 00 |
| A. Perrault..... | Relieur..... | Ottawa.. | 15 00 |
| L. Pelton..... | Chasseur ..... | " .. | 4 00 |
| C. Kealy ..... | Chasseur ..... | " . | 4 00 |
| Mlle A. Groulx. | Femme de journée | " .. | 2 00 |
| C.-B. Snelling .. | Commis (par année) | " .. | 500 00 |

DOCUMENTS CONCERNANT LES FUSILS A SOUS-CIBLE.

L'hon. M. FOSTER : Avec le consentement de la Chambre, je proposerai que les papiers que le ministre de la Milice a déposés et qui ont surtout trait au prix de revient des fusils à sous-cible soient remis au comité des comptes publics pour qu'il les examine.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne vois rien qui s'y oppose, mais l'honorable député consent-il à convertir sa proposition en avis de motion pour demain ?

L'hon. M. FOSTER : Oui.

OBSERVATIONS SUR LE TRANSPORT DU COURRIER ENTRE LA TERRE FERME ET L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. LEFURGEY (Prince) : J'ai reçu une dépêche m'annonçant que, depuis onze jours, on n'a reçu que deux courriers de l'île du Prince-Edouard et que, depuis samedi dernier, les deux navires sont pris dans la glace à cinq milles au large de l'île de Pictou. Le ministère a dû négliger de prendre des arrangements pour se procurer des traîneaux à voiles. Pendant les premiers jours du mois, on a établi un système de traîneaux à voiles mais on a discontinué le service un jour après. On dirigea alors le courrier vers les caps et le receveur de la poste de Charlottetown, autorisé par le département à Ottawa, réquisitionna seize

embarcations dont chacune devait être montée par six hommes—quarante-huit pris au cap Tourmentin et quarante-huit au cap de la Traverse. Cela a causé des dépenses à M. Irving qui a dû se charger de l'entreprise. On réunit les hommes et MM. Howitt et Campbell leur préparèrent des logements, des vêtements et des vivres. Le capitaine Allan ne put pas engager d'hommes au cap Tourmentin, parce que la durée des services était incertaine et qu'ils n'ont pas voulu courir le risque d'être congédiés au bout de quelques jours, après avoir quitté leurs fermes, loué des remplaçants pour soigner leurs bestiaux et s'être munis de bottes et de vêtements chauds. D'ailleurs, ils sont mal rétribués eu égard aux dangers de la traversée entre les deux caps. On demanda au département de leur assurer deux mois d'ouvrage ou bien d'augmenter du quart leur salaire actuel. Apparemment, le département n'y a pas consenti, le service a été discontinué et on eut de nouveau recours aux navires pour le transport du courrier. Il s'ensuit que la population de l'île du Prince-Edouard est soumise au grand inconvénient de ne recevoir ses lettres et ses dépêches que deux fois en douze jours. Il paraît y avoir eu de la négligence de la part du ministère des Postes, du ministère de la Marine ou des deux. Quoi qu'il en soit, tout cela démontre qu'à certaines époques de l'année, quels que soient les navires qu'on emploie, il est impossible d'entretenir un service satisfaisant. Je prie le premier ministre de faire ouvrir à cette session un crédit qui permettra d'obtenir des données exactes sur le percement d'un tunnel. Cet incident devrait convaincre le premier ministre et ses collègues de la nécessité de prendre des mesures immédiates pour creuser un tunnel.

Sir WILFRID LAURIER : La décision que prendrait le ministère de recueillir immédiatement des renseignements sur les frais d'établissement d'un tunnel—projet que je consens à mettre à l'étude—ne remédierait pas à l'état de choses dont l'honorable député se plaint.

M. LEFURGEY : Je le comprends.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député dit que les navires sont pris dans la glace. A-t-il quelque chose à nous suggérer ? Si j'ai bien saisi sa pensée, il nous propose d'engager pour deux mois des hommes dont nous n'aurons peut-être pas besoin un seul jour. Est-ce bien cela ?

M. LEFURGEY : Ils ne demandent qu'à être traités avec justice et, si on leur offrait d'augmenter leur salaire du quart, ils seraient peut-être disposés à tenter cette périlleuse entreprise. Il faut des hommes d'une bonne trempe pour ces travaux. Ils doivent quitter leurs fermes, faire de fortes dépenses, et l'Etat devrait se montrer généreux à leur égard. Il me semble que ceux qui, d'après les ordres du département, ont dû être prêts le premier du mois à entreprendre ce service, ont le droit d'être remboursés de leurs dépenses.

M. J. J. HUGHES : Ces jours derniers, dans un entretien sur ce sujet avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, il m'a laissé entendre qu'il leur assurerait deux mois de salaire.

M. LEFURGEY : Je dois dire que cette situation dure depuis douze jours.

Sir WILFRID LAURIER : J'irai aux renseignements et, demain, je répondrai à l'honorable député.

## DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. J. D. REID (Grenville) : Je désire faire observer au premier ministre que les rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries et du ministère des Chemins de fer et des Canaux ne sont pas déposés plus vite devant le comité des comptes publics ; aussi, celui-ci, n'est pas en mesure de faire beaucoup d'ouvrage. Je n'ai aucun doute que ceux du département des Chemins de fer et des Canaux pourraient être déposés sur-le-champ. Je crois que ce département ne remplit pas son devoir en négligeant de communiquer ces documents é la Chambre.

L'hon. M. EMMERSON : Le ministre des Chemins de fer et des Canaux fournit les comptes aussi rapidement qu'il le peut. Son personnel est restreint. Il doit expédier la besogne de chaque jour et les documents sont volumineux. L'un des états demandés a trait à une dépense de $1 et exige la préparation d'un tas de papiers. Il faut beaucoup de travail pour préparer de cinquante à soixante relevés semblables. Les employés travaillent après les heures régulières et n'épargnent rien pour dresser les rapports. Nous avons engagé de nouveaux expéditionnaires à Moncton, afin de diminuer l'encombrement.

M. W. F. MACLEAN : Je demanderai au ministre des Finances ou à l'un de ses collègues de nous dire quand seront prêts les exemplaires du rapport de la commission des assurances. On m'en a demandé une douzaine ce matin.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député peut s'estimer heureux, s'il n'a reçu qu'une douzaine de demandes. Tout ce que je puis lui dire c'est que la Chambre a ordonné l'impression immédiate du rapport. Je suppose que l'imprimerie exécutera le travail avec toute la célérité possible, mais je n'ai pas d'autres renseignements à donner.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre des Finances peut-il nous dire quand il sera prêt

à reprendre l'étude du tarif et à la poursuivre sans interruption ?

L'hon. M. FIELDING : Demain, je l'espère ; sinon, mardi prochain. Puis, nous la mènerons à bonne fin le plus rapidement possible.

M. MACDONELL : Je voudrais obtenir des renseignements au sujet de deux rapports dont j'ai demandé le dépôt le 28 novembre. Ils ont trait au port de Toronto et aux bassins de radoub d'Halifax et d'Esquimault. Il y a aussi deux rapports que j'ai demandés le 28 janvier dernier. Aucun de ces rapports n'a encore été déposés.

L'hon. M. FISHER (ministre intérimaire des Travaux publics) : J'ai donné l'ordre de les préparer. Je vais chercher à savoir quand ils seront prêts.

## DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX PRIMES DU PETROLE.

L'hon. M. TEMPLEMAN : J'ai l'honneur de proposer la 2e lecture du projet de loi (n° 97) tendant à modifier la loi relative aux primes offertes à l'industrie du pétrole.

L'objet de ce projet de loi est de rendre plus claire l'intention du législateur lors de l'adoption de la loi de 1904 relative aux primes du pétrole brut de provenance canadienne. L'article 2 de cette loi dispose que: "ladite prime sera payée au producteur du pétrole." On propose d'ajouter "ou à toute autre personne intéressée, suivant que le Gouverneur en conseil l'approuvera par règlement spécial ou général."

Voici pourquoi cette disposition est nécessaire. En 1904, lorsque la prime fut établie, le pétrole brut importé au Canada était frappé d'un droit de douane de deux cents et demi par gallon. Dans les champs pétrolifères de l'ouest de l'Ontario, il est devenu d'usage de conclure un arrangement entre le propriétaire du terrain et le producteur ou locataire. En vertu de cet arrangement le locataire donne au cultivateur une quote-part du pétrole produit, ordinairement un baril sur huit. On comprend que jusqu'à cette époque, le locataire avait un avantage équivalant au droit de douane. Celui-ci ayant été aboli et remplacé par une prime, il s'ensuit que, pour se conformer à l'intention du législateur, le locateur ou propriétaire devrait recevoir sa part de la prime. Règle générale, les locataires ont admis ce principe et ont payé au cultivateur ou propriétaire du terrain sa part de la prime. Dans quelques cas, cependant, les locataires n'ont pas voulu admettre la légitimité des réclamations des cultivateurs et ont gardé la prime entière. A la faveur du présent amendement, le Gouverneur en conseil pourra payer la prime à tous les intéressés. Le projet de loi n'intervient en aucun cas dans les arrangements conclus entre les propriétaires fonciers et les producteurs du pétrole, lorqu'un loyer régulier est payé argent comptant, mensuellement ou autrement.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité général pour l'examiner.)

Sur l'article 1.

M. SPROULE : Que signifient les mots "spécial ou général." Peut-on établir un règlement général s'appliquant à tous les cas ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je le suppose.

M. SPROULE : Il me semble qu'il y a lieu de craindre que le Gouverneur en conseil établisse des distinctions et accorde dans un cas ce qu'il refuserait dans un autre cas exactement semblable.

L'hon. M. TEMPLEMAN : A vrai dire, le projet de loi accorde plus de liberté au Gouverneur en conseil, mais il est difficile d'établir une disposition s'appliquant à tous les cas. Dans l'intérêt de tous, on a cru qu'il valait mieux s'en rapporter à la discrétion du Gouverneur en conseil.

M. CLARKE : Il est bien préférable que le Gouverneur en conseil décide chaque cas d'après les circonstances. Dans la pratique, ce mode de paiement des primes sera plus satisfaisant. Cette loi s'appliquera aux baux consentis avant l'adoption de la loi concernant les primes du pétrole, lorsque les producteurs prétendront que les cultivateurs n'ont pas le droit de toucher une part des primes. Dans quelques cas, le cultivateur peut ne pas avoir ce droit, par exemple, lorsqu'il y a renoncé. On ne saurait décréter une disposition générale pour tous les cas, mais, lorsque les producteurs sauront que le Gouvernement est autorisé à les obliger à rendre justice et qu'il pourrait exercer ce pouvoir, ils remettront aux cultivateurs un huitième ou un dixième de cette prime. Il serait difficile d'appliquer une disposition générale. Que chaque cas soit réglé selon les circonstances.

M. SPROULE : Il me semble que le règlement devrait s'appliquer à tous ceux qui sont dans les mêmes circonstances, de manière à ne pas permettre au Gouvernement d'accorder aux uns des faveurs qu'il refuserait à d'autres.

M. CLARKE : J'avoue que, toutes choses étant égales d'ailleurs, tous les intéressés doivent être sur le même pied. Mais, les circonstances ne sont pas toujours les mêmes et il serait difficile de prévoir tous les cas dans un règlement général. Parfois, il peut être convenu que le cultivateur ne touchera pas une part de la prime. D'autres fois, le marché peut n'en rien dire. S'il était possible de modifier la loi de manière à prévenir tous les cas, il fau-

drait le faire assurément. Mais, ce serait difficile et je crois que nous pouvons compter que le Gouvernement réglera de la même manière tous les cas semblables.

L'hon. M. FOSTER : Quelle somme l'Etat a-t-il payée, l'an dernier, en primes à l'industrie du pétrole ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il a payé $291,157.20 jusqu'à la fin du dernier exercice, et $168,898.76 du 1er juillet au 31 janvier 1907. J'ai puisé ces chiffres dans les tableaux du département du Commerce, il y a quelques semaines.

L'hon. M. FOSTER : Certes, il faut de puissantes raisons pour engager la Chambre à adopter une loi qui décrète que, dans chaque cas, le paiement d'une forte prime, dépendra de la décision du Gouverneur en conseil, ce qui veut dire de la volonté du ministre. Je n'ai pas entendu dire que la préparation d'un règlement général applicable à tous les cas offrait des difficultés insurmontables. Lorsqu'un règlement est clair et livré à la publicité, tous les intéressés le connaissent, et c'est au propriétaire des champs pétrolifères de se protéger par le marché qu'il conclut. Mais, on voudrait que le paiement de la prime dépende de la volonté du ministre ou, autrement dit, des influences qu'il subira. Il devrait examiner chaque cas et rendre sa décision. Je ne vois pas qu'il y ait lieu de s'en rapporter à sa discrétion. Le règlement concernant les primes de pêche s'applique à tout le monde et le Gouverneur en conseil n'est pas libre de trancher chaque cas qui se présente.

Les primes décernées à l'industrie du plomb sont régies par la loi et par un règlement général. Je n'ai pas entendu le ministre dire que la préparation du règlement général qui s'appliquerait à la plupart des cas, avec un peu de bon sens et de réflexion, présentait des difficultés insurmontables. Il est dangereux de confier à un ministre ou à un gouvernement les pouvoirs demandés dans cette circonstance.

M. ARMSTRONG : Dans mon district, je ne connais pas d'exemple où les cultivateurs n'obtiennent pas justice. Il peut y avoir quelques cas où les cultivateurs ne sont pas traités avec équité et je crois que le projet de loi répond à tous les besoins.

M. CALVERT : Lors de l'adoption de la loi concernant les primes aux producteurs de pétrole, elle ne s'appliquait qu'aux producteurs qui étaient les locataires des terrains pétrolifères. Avant son dégrèvement, le pétrole se vendait environ $1.75, le baril. Après le dégrèvement et l'octroi d'une prime les cultivateurs reçurent à peu près un baril sur huit. Lorsque le pétrole était rendu à l'entrepôt, le producteur recevait un bon de $1.75, par baril, représentant le plein prix. Lorsque le droit fut aboli et la prime accordée, le prix baissa de $1.75 à $1.35 le baril et dix-neuf producteurs sur vingt donnèrent aux cultivateurs le part de la prime à laquelle ils avaient droit. Mais, quelques-uns refusèrent. Les baux furent consentis avant l'octroi d'une prime et les cultivateurs qui ne touchèrent pas ensuite une part de la prime comprirent qu'on ne leur rendait pas justice. J'ai reçu beaucoup de lettres à ce sujet, l'an dernier, et j'ai demandé au ministre s'il ne pourrait pas, par un règlement assurer au cultivateur la part de la prime que celui-ci avait le droit de toucher, de l'avis de tout le monde. Le ministre comprit qu'il n'avait pas les pouvoirs nécessaires, et le présent bill a pour objet de le mettre en mesure de rendre justice aux cultivateurs qui ont conclu des marchés avant l'adoption de la loi concernant les primes, il y a un an ou deux. Dorénavant, les baux qui seront consentis seront conformes aux conventions.

L'hon. M. FOSTER : Conformes à quoi ?

M. CALVERT : Quant aux paiements futurs, les cultivateurs et les producteurs devront s'en tenir aux arrangements qu'il auront conclus depuis l'adoption de la loi concernant les primes à l'industrie du pétrole ; mais plusieurs baux ont été consentis antérieurement, et le présent bill a pour objet de permettre aux cultivateurs d'obtenir justice et de toucher leur part des primes. Ces cas sont peu nombreux, j'en conviens, mais ils ont causé du mécontentement et ce mécontentement persistera et s'aggravera si ces cultivateurs ne reçoivent pas leur part des primes.

M. FOSTER : Cela fait une différence, mais je crois que l'on pourrait remédier au mal non pas en donnant au Gouverneur en conseil le pouvoir sans restriction de décider chaque cas, mais de limiter l'application de ce pouvoir aux cas de personnes qui ont fait des baux avant l'adoption de la loi des primes. Puisque ces cas ne sont pas nombreux, pourquoi donnerait-on ce pouvoir général au Gouverneur en conseil ? N'ont souffert de tort d'après l'honorable député, que ceux qui, ignorant que l'on adopterait une loi accordant les primes ont signé des baux et conséquemment se considèrent maltraités par l'action du Gouvernement et du Parlement lorsqu'ils ont voté cette loi. Mais ce n'est là qu'un petit nombre. Contentez-vous de dire que le Gouverneur en conseil aura le pouvoir de dire qui touchera la prime, lorsqu'un bail aura été fait avant l'adoption de la loi des primes. Cela suffirait et ferait disparaître l'objection qu'il a y a d'accorder un pouvoir illimité au Gouverneur en conseil et remédierait au mal que l'honorable député dit exister.

L'hon. M. FIELDING : C'est réellement le seul objet qu'on veut atteindre par ce bill. Je ne sais pas quelle était l'intention de ce-

lui qui l'a rédigé, lorsqu'il a mis les mots "par règlement spécial" mais je ne vois pas que ces mots comportent un grand danger. Le département n'a aucunement l'intention de s'écarter du principe général qui gouverne l'octroi des primes à tous les producteurs. Un état de choses spécial s'est produit, et je puis donner à l'honorable député l'assurance que c'est à cet état de choses seulement que l'on veut pourvoir par ce bill et qu'il n'y a pas la moindre intention de l'appliquer autrement.

M. R. L. BORDEN : Je ne vois pas que les choses soient si compliquées qu'il soit nécessaire d'accorder au Gouverneur en conseil le droit de faire des règlements. La seule chose nécessaire est un article de trois ou quatre lignes disant que la prime sur le pétrole reçue par le cultivateur comme loyer ira au cultivateur, à moins de stipulation contraire. S'il met des conditions différentes dans son bail, naturellement c'est son affaire. S'il n'y a aucune stipulation contraire, alors la prime sur le pétrole qu'il reçoit comme loyer doit lui rester. Il n'y a pas besoin de règlements par le Gouverneur en conseil pour cela. Un mal existe et il faut y apporter remède. C'est une bonne chose que de faire une loi à ce sujet. J'en critique simplement la forme.

Je ne vois pas de nécessité de donner au Gouverneur en conseil pouvoir de faire des règlements. S'il y avait des détails compliqués que vous seriez obligés de traiter séparément alors il vous faudrait donner au Gouverneur en conseil pouvoir de faire des règlements, mais je ne vois pas que cette nécessitié existe dans le cas actuel.

L'hon. M. PATERSON : L'honorable député de Kent-ouest (M. Clements) a soulevé cette question à la dernière session et je suppose qu'il est en mesure de nous exposer quelques-unes des difficultés dont il a eu connaissance.

M. CLEMENTS : En ma qualité de représentant de l'un des nouveaux districts à pétrole de cette province, un des derniers districts qui ont été découverts, je désire dire que si l'honorable député de Middlesex-ouest (M. Calvert) a parlé de baux anciens dans son district, dans le mien des baux n'ont été faits que pendant les deux dernières années.

M. CALVERT : C'est leur affaire.

M. CLEMENTS : J'approuve que l'on fasse une loi à ce sujet, mais je n'approuve pas le bill qu'on nous présente, parce qu'il accorde au Gouverneur en conseil un pouvoir dont je ne vois pas la nécessité. En réponse à l'honorable député de Lambton (M. Armstrong), je dirai que 95 pour cent des producteurs d'huile payent la prime. Le cultivateur s'attendait de l'avoir et je crois qu'il y a tout autant droit que le producteur. Dans quelques cas on a refusé de la payer. Je crois que l'on devrait dire bien clairement dans la loi que les cultivateurs ont droit à la prime. Le 26 novembre dernier je proposais au ministre d'apporter à la loi l'amendement suivant :

Le chap. 28 de la loi de 1904 intitulée "Acte à l'effet de pourvoir au paiement de primes sur le pétrole brut de provenance canadienne" est amendé en faisant suivre l'article 2 des dispositions suivantes:

Le mot "producteur" signifie et comprend le propriétaire des bien-fonds libres de charges où ces puits sont situés. Quand ces puits seront exploités par un locataire ou par quelque représentant du locataire de ces terrains, le bailleur aura droit, en pareil cas, au paiement de la prime dans une proportion égale à la quantité de pétrole qui lui revient de l'exploitation de son terrain.

L'article 4 de ladite loi est amendé en y ajoutant ce qui suit: Eu égard aux dispositions de l'article 2 ainsi amendé.

De cette façon, je crois que la loi serait parfaitement claire et donnerait ce que nous désirons avoir dans l'intérêt du cultivateur. J'approuve complètement le principe des primes ou d'une protection quelconque à l'industrie du pétrole, mais je veux que le cultivateur en ait sa part. Je crois que ce bill accorde trop de pouvoirs au Gouverneur en conseil, et je ne vois pas comment il pourra s'occuper de tous les cas spéciaux qui pourront surgir. Pourquoi ne pas dire clairement que c'est le cultivateur qui a droit à la prime ?

M. GUNN : Je veux demander au Gouvernement si c'est son intention de donner à cette loi un effet rétroactif ? Dans le comté d'Elgin il y a plusieurs puits de pétrole et un grand nombre de cultivateurs n'ont pas depuis plusieurs années reçu la prime sur le huitième baril ; et c'est pourquoi je suis d'avis que cette loi devrait avoir un effet rétroactif. Les producteurs de pétrole n'ont pas payé la prime sur le huitième baril, et le Gouvernement devrait donner à ce bill un effet rétroactif afin que les cultivateurs puissent recevoir la prime sur le pétrole qu'ils ont vendu dans le passé.

L'hon. M. FIELDING : Ce bill a été préparé par le ministère du Commerce, et je n'ai aucun doute que le ministre qui est à la tête de ce département l'a soigneusement étudié. Comme mon honorable ami, j'aurais quelque peine à répondre à cette question. D'après moi je ne crois pas que le bill ait un effet rétroactif. Cependant s'il y avait quelques doutes à ce sujet je préférerais que le ministre du Commerce fût consulté.

M. CLARKE : Avant que ce bill soit adopté je désire faire une autre observation en réponse à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Il voudrait que ce bill ne s'appliquât qu'aux baux faits avant l'adoption de la loi des primes de 1904. Mes électeurs et ceux aussi, je crois, de Kent-

ouest s'opposeront très fortement, j'en suis sûr, à cette proposition.

L'hon. M. FOSTER : Parce que leurs baux ont été faits depuis la loi. J'ai fait cette proposition parce que mon honorable ami a déclaré que des difficultés s'étaient élevées à l'égard des baux qui ont été faits avant la loi des primes.

M. CLARKE : C'est vrai, mais il s'est élevé aussi des difficultés au sujet des baux faits depuis la loi, et j'ai reçu plusieurs lettres me demandant d'obtenir si c'est possible, que la loi soit applicable à tous les baux anciens. J'ai pensé que vu que le bill accordait une grande latitude au ministre, il pourrait étudier tous les cas à mesure qu'ils se présenteraient, l'intention de tous étant que le cultivateur reçoive la port qui lui est due, à moins qu'il n'ait fait sciemment des stipulations contraires.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député de Huron a fait remarquer que ce bill n'apportait pas de remèdes dans les cas où les primes dans le passé sont allées aux producteurs.

L'hon. M. FIELDING : Ils ne voudraient pas payer deux fois.

M. R. L. BORDEN : Je ne sais pas alors ce que vous allez faire. Vous pourriez faire une loi déclaratoire. Si au lieu de donner au Gouverneur en conseil le droit de faire des règlements vous déclariez dans une loi ce que signifiait la première suivant les intentions qui ont été exprimées, vous accompliriez plus que vous n'accomplissez maintenant.

M. CALVERT : D'après moi nous ne faisons que répéter la loi de 1904 qui dit :

Le Gouverneur en conseil peut autoriser le paiement à même le fond consolité du revenu, d'une prime de un centin et demi le gallon impérial, sur tout pétrole brut extrait de puits situés au Canada, et se trouvant emmagasiné en réservoirs ou autres contenants le huitième jour de juin mil neuf cent quatre, ladite prime à payer au véritable propriétaire du pétrole à la dite date.

4. Le ministre du Commerce est chargé de l'administration du présent acte, et peut, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, établir tels règlements qu'il juge nécessaires au sujet du paiement desdites primes.

Or cet amendement se lit comme suit :

L'article 2 de la loi de 1904 sur le pétrole brut est amendé en ajoutant les mots " ou à telle personne intéressée que le Gouverneur en conseil approuvera par règlement spécial ou général ".

Cette loi dit que la prime est payée aux producteurs du pétrole subordonnément à l'approbation du Gouverneur en conseil. Au sujet des baux anciens ou des baux nouveaux je ne m'accorde pas avec l'honorable député de Kent parce que je ne crois pas que nous devrions intervenir dans aucune convention que pourraient faire entre eux le cultivateur et le producteur. Si le cultivateur consent à accepter la prime ou si le producteur consent à la lui payer, c'est parfait. Si le cultivateur consent à recevoir seulement le prix courant du marché pour son pétrole sans la prime, c'est son affaire. Ce que je demandais, c'était que ceux qui avaient des baux antérieurs à la loi des primes de 1904 fussent obligés de prouver au ministre du Commerce qu'ils ont payé le prix courant du pétrole avant l'octroi des primes, et si en conséquence de l'abolition des droits et de l'octroi des primes le prix du pétrole a baissé, le cultivateur a perdu d'autant, et il devrait être remboursé. Cet amendement a pour but d'offrir à celles des personnes qui n'ont pas reçu leurs primes, le même avantage et les mettre dans la même situation que les 95 pour cent qui les ont reçues.

M. SPROULE : Vous dites que cette prime devrait être payée aux producteurs. Mais si le cultivateur a droit à un baril sur sept à qui ira la prime sur ce baril ?

M. CLARKE : Le cultivateur n'est-il pas le producteur de ce baril ? J'ai conseillé à mes gens, dans les endroits où les compagnies refusaient de leur remettre la prime, de les poursuivre parce qu'elles avaient reçu cette prime en leur qualité d'agents du cultivateur pour la part qui leur revenait. Je ne vois pas pourquoi on restreindrait la signification du mot " producteur " à celui qui pompe le pétrole. Celui qui loue sa terre peut aussi bien être appelé producteur. Les cultivateurs qui ont signé des baux depuis 1904 n'avaient pas même le soupçon qu'ils ne recevraient pas leur part de la prime.

M. CLEMENTS : J'ai fait une proposition au ministre, je ne crois pas qu'il y trouve aucun défaut ; elle me paraît répondre à tous les besoins.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je crois que nous travaillons à obtenir le même résultat que l'honorable député a en vue. Le cultivateur qui loue sa terre à un producteur de pétrole est payé pour l'usage de sa terre, et l'honorable député désire que tout le monde reçoive sa part de la prime. C'est précisément l'objet de ce bill et nous ne gagnerons rien en acceptant la rédaction proposée dans l'amendement de mon honorable ami. Un honorable député de la gauche a demandé si c'était l'intention de donner à ce bill un effet rétroactif. Je ne crois pas que le bill ait cette portée, mais je ne veux pas me prononcer d'une façon précise. Je ne crois pas que nous puissions payer la prime une deuxième fois à moins que nous obligions ceux qui l'ont reçue à la rembourser au cultivateur. Si nous ne pouvons pas faire cela nous n'aurions pas raison de donner à ce bill un effet rétroactif. S'il y a des doutes à ce sujet et si le comité désire plus de renseignements, je suis prêt à laisser le bill devant le comité.

M. R. L. BORDEN : Pour moi il n'y a aucun doute que le bill d'après son texte n'a pas d'effet rétroactif. Ce bill autorise tout simplement le Gouverneur en conseil à faire des règlements ; il ne peut pas faire des règlements concernant des choses passées et terminées. Ce bill n'apporte aucun remède à ceux qui ont perdu leur prime, mais il me semble qu'il devrait y en avoir. Le département a décidé que le mot "producteur" ne comprenait pas le cultivateur ou le bailleur. Au lieu de faire ce règlement dont la validité est très douteuse, le département aurait dû retarder le paiement de la prime dans tous les cas de ce genre, et à la session suivante du Parlement demander une loi déclarant que le propriétaire de la terre dans tel cas avait droit à la prime sur sa part de pétrole produit. La question se serait trouvé dès lors réglée et tous les propriétaires auraient été sur le même pied. Aujourd'hui on nous demande d'accorder au Gouverneur en conseil le pouvoir de faire des règlements qui apporteront un remède. Mais ces règlements ne peuvent s'appliquer qu'à l'avenir. Vous serez dans le même embarras à l'égard de ceux qui n'auront pas reçu leur prime dans le passé. Il est peut-être difficile de trouver un remede, et si ces producteurs sont encore dans les affaires, vous pourriez déduire des primes que vous aurez à leur payer dans l'avenir la part qui aurait dû être payée aux cultivateurs dans le passé, et la remettre à ces derniers. Mais il vous faut pour cela plus de pouvoirs que ceux que confère ce bill. A mon avis ce bill est défectueux sous deux rapports; d'abord parce qu'il ne remédie pas à ce qui s'est fait dans le passé, et en second lieu parce qu'il accorde au Gouverneur en conseil le pouvoir de faire ce que la Chambre elle-même pourrait décréter au moyen de quelques lignes, et je ne vois aucune raison valable pour cela, car l'amendement proposé par mon honorable ami de Kent (M. Clements) le 26 novembre 1896, lorsqu'il a soumis cette question à la Chambre pour la première fois, atteindrait l'objet désiré.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il y a très peu de cas dans lesquels le propriétaire de la terre n'a pas reçu de primes à laquelle il avait droit. On me dit qu'il n'y a qu'un seul cas où le locataire a refusé de remettre au propriétaire sa part de la prime, et c'est plutôt l'avenir que le passé que ce bill a en vue. Je crois qu'il répond à tous les besoins. Il s'accorde exactement avec la proposition de mon honorable ami de Kent (M. Clements), et l'intention première de la loi de 1904 était que les producteurs, terme qui était supposé comprendre les propriétaires de la terre, de même que ceux qui creusaient les puits, devaient recevoir une part de la prime en même temps qu'un loyer, et la prime sera payée de cette manière à l'avenir.

M. SPROULE : Conservez-vous toujours les règlements spéciaux et généraux ?

M. CALVERT : Quelle différence cela fait-il ?

M. SPROULE : Je crois que cela fait toute la différence du monde. Nous savons comment on fait servir les règlements dans le Nord-Ouest. Lorsque c'est un ami qui fait une demande au Gouvernement, celui-ci a tout le pouvoir voulu pour favoriser son ami et il le favorise, mais si c'est un adversaire à peine lui rend-il justice. C'est pourquoi donc, lorsqu'il est possible d'avoir une loi générale, nous devons la faire, afin de montrer au peuple qu'il n'y a pas de favoritisme.

L'hon. M. FOSTER : Je crois que le ministre devrait laisser le bill devant le comité afin qu'il puisse consulter le ministre du Commerce et voir s'il n'y aurait pas quelque moyen de lui donner une forme plus parlementaire.

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je veux bien accéder à la demande de mon honorable ami. Ce bill nous vient du Sénat et je veux me renseigner afin de voir si la proposition de mon honorable ami de Grey-sud (M. Sproule) ne pourrait pas être acceptée.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

## OBSERVATIONS SUR LA CORRESPONDANCE DE LA COMMISSION DES ASSURANCES.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de délibérer en comité des subsides.

M. HAUGHTON LENNOX : Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire appeler l'attention de la Chambre pendant quelques instants sur une question de procédure parlementaire ou plutôt sur une question de pratique constitutionnelle.

Tous les jurisconsultes admettent, je crois que les différents départements de l'administration publique doivent tenir des archives de tout ce qu'ils font, ne rien laisser à l'incertitude de la mémoire ou diminuer en quoi que ce soit la possibilité d'arriver aux faits, et ne jamais communiquer verbalement les ordres et les instructions des différents ministres lorsqu'ils peuvent être communiqués par écrit.

Le 31 janvier dernier l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a fait remarquer à la Chambre que bien que le rapport de la commission des assurances déposé sur le bureau de la Chambre contient un dossier complet de la correspondance depuis le commencement de l'enquête jusqu'à la fin, entre le département des Assurances et celui des Finances, ce rapport présentait un état de choses très singulier, très extraordinaire et je crois injustifiable, en ce qui concerne le département de la Justice. Mon honorable ami a montré que jusque vers la fin de mai le dossier était complet, que les nom-

breuses communications qui ont été échangées et qui devaient nécessairement être échangées entre le département de la Justice et M. Shepley, M. Tilley et les autres qui conduisaient l'enquête étaient au dossier ainsi que nous avions raison de nous y attendre ; cependant lorsque le nouveau ministre est arrivé, tout a changé. L'honorable député de Toronto-nord a demandé au ministre d'expliquer pourquoi on avait négligé de déposer certains documents. Le ministre de la Justice a répondu :

La Chambre est en possession de toute la correspondance qui existe.

Mo honorable ami de Toronto-nord ayant de nouveau saisi la Chambre de cette question, au moment où elle allait délibérer en comité des subsides, termina ses remarques comme suit:

Si le ministre de la Justice déclare catégoriquement qu'il n'y a pas eu de correspondance entre lui ou les fonctionnaires de son département, et M. Shepley ou M. Tilley ou toute personne ayant une charge dans la commission ou aucun des commissaires eux-mêmes, si le ministre de la Justice déclare catégoriquement qu'il n'y a pas de correspondance et qu'il n'y en a pas eu, je suis obligé par les règles de la courtoisie d'accepter sa parole, mais je connais mieux.

Nous avons donc ce fait extraordinaire que pendant les mois qui se sont écoulés depuis le premier juin jusqu'au dernier jour où la commission a siégé le 24 novembre, et depuis cette date jusqu'au moment où son rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre l'autre jour, il n'y a pas un seul document montrant que des lettres ont été échangées entre le ministre de la Justice et ceux qui conduisaient l'enquête. Le ministre dit :

J'ai communiqué avec M. Shepley et avec M. Tilley mais non par écrit. Je connaissais ces deux personnes très intimement et depuis que je suis devenu ministre de la Justice, j'ai toujours communiqué avec eux verbalement.

Or la commission a siégé cent trois jours. Elle a commencé son enquête à Ottawa. La somme de correspondance peut avoir varié dans un temps ou dans un autre pendant la durée de l'enquête, mais il serait naturel de supposer qu'il devrait y avoir eu moins de correspondance échangée entre le ministère de la Justice et la commission pendant que celle-ci siégeait à Ottawa plutôt que lorsqu'elle était à une grande distance de la capitale, mais c'est le contraire que nous constatons. La commission a siégé trois jours à Ottawa au début ; puis trente-neuf jours à Toronto, deux à Montréal, onze à Hamilton, deux à Toronto, deux à Winnipeg, vingt-six jours encore à Toronto, sept jours à Montréal et onze à Ottawa, faisant en tout cent trois jours. Pendant que la commission siégeait à Ottawa, M. Shepley a cru à propos, ou c'est peut-être le département de la Justice qui en a fait la demande, de soumettre un rapport des procédures de la commission de temps à autre. Les deux ou trois premiers jours ont été employés pour l'organisation, et le dix-neuf mars M. Shepley a jugé qu'il était nécessaire de faire connaître au département de la Justice comment les choses se passaient :

Ottawa, 19 mars 1906.

Objet: Commission d'enquête sur les assurances sur la vie. Mémoire pour le ministre de la Justice.

La plus grande partie de la journée a été employée à préparer une série de questions que je me propose de soumettre aux différentes compagnies sur lesquelles portera cette enquête. J'ai eu l'avantage d'étudier soigneusement la question avec le président, et j'ai eu aussi le plaisir d'obtenir l'approbation entière de l'avocat représentant le gouvernement d'Ontario. Les questions seront imprimées et prêtes à être consignées dans les archives de la commission à sa réunion demain matin. Je me propose de commencer demain l'examen de M. Fitzgerald ou de M. Blackadar et de faire un examen des méthodes suivies dans le département.

GEORGE F. SHEPLEY.

A cette lettre M. Fitzpatrick a répondu demandant qu'on lui transmit une copie des questions, ce qui montre que le ministère de la Justice jugeait nécessaire d'être tenu au courant de temps à autre de ce que la commission faisait. Le jour suivant nous avons un nouveau rapport de M. Shepley, et pour montrer comme il considérait bien qu'il était de son devoir de raconter minutieusement au département ce qui avait lieu, je lirai la dernière partie de sa lettre :

A l'ouverture de la séance, ce matin, j'ai déposé sur le bureau de la commission les questions auxquelles les compagnies d'assurance devront répondre, et j'ai prononcé quelques paroles dont voici les points principaux : Nous avons cru nécessaire, monsieur le Président, de préparer et de faire adresser par le secrétaire aux différentes compagnies d'assurance qui feront le sujet de cette enquête, une série de questions dont le but est, autant que possible, d'obtenir des compagnies des renseignements détaillés sur les sujets dont nous devrons nous enquérir, et je n'ai pas besoin de dire que leurs réponses feront le sujet d'une vérification scrupuleuse et indépendante.

En attendant, le document que vous avez demandé d'enregistrer dans les archives est imprimé ; en voici trois copies.

Cela montre qu'à cette époque M. Shepley jugeait nécessaire de faire connaitre au département de la Justice même les paroles qu'il avait prononcées devant la commission. La correspondance se continue ensuite d'une façon régulière, et tous les jours M. Shepley fait connaitre généralement quelles seront les questions mises à l'étude le jour suivant. M. Shepley est si particulier que je constate qu'à cette période on tenait compte de toute communication verbale, les conversations par téléphone par exemple. C'est dans cet état qu'était les choses à la date du 25 avril lorsque la commission alla à Toronto. Puis, lorsque la commission com-

mença ses travaux à Toronto, le ministre de la Justice et M. Shepley considéraient qu'il était si essentiel de se tenir en communication presque quotidienne et aussi prompte que possible que l'on utilisa beaucoup le télégraphe. Je cite le télégramme suivant comme exemple.

Toronto, 25 avril 1906.

Honorable Charles Fitzpatrick,
Ministre de la Justice, Ottawa.

Commission des assurances,—Hellmuth a protesté au nom des porteurs de police d'Ontario contre l'enquête dans les affaires des compagnies d'assurance avant que Fitzgerald et Blakadar eussent fini de rendre leur témoignage. Lebœuf, représentant Québec a déclaré qu'il n'avait pas d'objections à soumettre. J'ai réclamé le droit de faire immédiatement l'enquête sur le compte des compagnies ; ayant la responsabilité, je dois avoir le droit de conduire l'enquête en la manière que je crois la plus conforme à l'intérêt du public. Le président a donné une décision satisfaisante. . .

Je ne sais ce que ce " satifaisante " veut dire.

Le président a donné une décision satisfaisante ; déclarant que le désir des commissaires était de faire une enquête aussi complète que possible, et qu'il ne voulait pas intervenir dans la manière dont l'avocat du gouvernement voudrait conduire sa cause. L'enquête commença par la compagnie d'assurance " Manufacturers ".

GEORGE F. SHEPLEY.

Une correspondance presque quotidienne se continua par télégraphe et par lettre jusquà l'arrivée du ministre actuel de la Justice à la tête du département. Sa nomination fut annoncée à la Chambre le 4 juin ; elle avait été faite le 2 juin, le samedi précédent et depuis ce jour jusqu'aujourd'hui, il n'y a pas de trace de correspondance écrite échangée dans le département de la Justice. Plusieurs fois depuis quelque temps, on a dit que cette Chambre se laissait entraîner dans de mauvaises habitudes dans sa façon de procéder. Il est important que le premier ministre ait la conduite de la Chambre et qu'il conduise aussi les affaires publiques d'après les méthodes convenables, mais il est encore plus important que dans des questions administratives sérieuses comme celle-ci, que tout ce qui se fait soit consigné dans des archives.

Un changement très extraordinaire a eu lieu dans le procédé de conduite de l'enquête des assurances, aussitôt après la nomination actuelle du ministre de la Justice. Il n'y a aucune archive, aucun dossier dans le département de la Justice. Monsieur l'Orateur, je crois qu'il serait difficile de trouver dans l'histoire de cette Chambre, même dans la conduite passée de ce gouvernement qui s'est pourtant, bien souvent, écarté beaucoup de la véritable pratique constitutionnelle ; je dis qu'il serait très difficile de trouver, même dans le passé de ce gouvernement un abandon aussi malheureux des usages constitutionnels que celui dont nous sommes témoins présentement. Tout membre de cette Chambre un peu au courant des affaires publiques comprend facilement l'importance de tenir des archives dans une affaire sérieuse comme celle-ci. Trop souvent, nous constatons qu'il nous est impossible sous le gouvernement actuel d'avoir accès aux archives des différents départements ; trop souvent on nous donne l'excuse que les documents sont confidentiels et ne peuvent être prouits, mais c'est dépasser les bornes que de ne pas avoir pendant des mois qu'a duré une enquête très sérieuse, une seule pièce écrite, un seul document pouvant prouver ce qui s'est passé entre le département de la Justice et cette commission d'assurance si importante.

Il est déjà assez regrettable que se produisent des incidents comme celui dont nous avons été témoins l'autre jour, lorsqu'on nous a dit qu'une lettre du juge Henderson s'était égarée dans le département de la Justice, et qu'il nous fallait nous fier à la mémoire d'un commis au sujet de la date de la réception de la démission du juge Henderson.

Nous avons dû accepter la déclaration du ministre que la démission devait être portée à une certaine date lorsqu'on ne savait pas, dans le département même, à quelle date on avait réellement reçu cette démission. Mais c'est là un accident, tandis qu'ici l'action est délibérée, et j'espère que le ministre de la Justice, après réflexion, n'entreprendra pas de la défendre. J'espère aussi que le ministre de la Justice, au nom du département de la Justice et le premier ministre au nom du Gouvernement, nous donneront l'assurance que la chose ne se répétera plus à l'avenir.

L'hon. M. AYLESWORTH : Monsieur l'Orateur, je regrette beaucoup que la manière de conduire les affaires publiques suivie dans mon département ou par moi-même ne reçoive pas l'approbation de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Je ne puis qu'en être très peiné. Je n'ai aucun doute que l'honorable député, de même probablement qu'un grand nombre de ses amis politiques dans cette Chambre et en dehors s'attendaient, comme ils en ont souvent librement exprimé l'espoir, que mon administration du ministère de la Justice serait un fiasco complet. Si le résultat de huit ou dix mois d'administration de ce ministère a été un désappointement pour mon honorable ami de Simcoe-sud et pour ceux de ses amis qui pensent comme lui, alors je dois être satisfait.

J'ai peu de choses à dire sur les questions dont on a parlé ici ce soir. On a dit que la lettre de démission d'un juge de la Colombie-Anglaise n'avait pas été soumise à la Chambre avec les documents qui ont été produits conformément à un ordre de la Chambre. L'explication de l'absence de cette démission écrite apparaît à la face même du dossier. L'honorable député qui

a appelé l'attention de la Chambre sur cette circonstance a été assez bon de dire que c'était un simple accident, bien qu'apparemment il ait dit cela, afin de pouvoir faire un contraste avec l'autre cas sur lequel il se proposait d'appeler l'attention de la Chambre. Il était entièrement dans le vrai en disant, qu'en ce qui me concerne, c'était un pur accident, une circonstance inexplicable, si ce document n'était par parmi les autres. Je n'ai aucun doute que cette lettre a existé, bien que je ne l'aie jamais vue ou n'aie jamais entendu parler de son existence ou de sa réception au département de la Justice, avant le jour où deux commis du département ont fait les déclarations dont on vient de parler. Apprenant accidentellement que tel document avait été reçu dans le département, j'ai demandé que les deux commis fissent un récit par écrit des circonstances qu'ils connaissaient, et j'ai déposé immédiatement ce récit dans le dossier. Voilà à quoi se résume cet accident, excepté, je dois le dire, qu'à mon avis, je trouve que c'est une chose très extraordinaire qu'une lettre ait été reçue dans un bureau où le public a généralement libre accès, et que cette lettre ait absolument ou complètement disparu moins d'une heure après sa réception.

Je n'ai rien de plus à dire au sujet de la disparition de la lettre du juge Henderson. Mais j'ai plus que cela à dire au sujet de la question principale que l'honorable député a soumise à la Chambre. Je n'ai aucune connaissance ou idée des rapports possibles entre mon prédécesseur en sa qualité de ministre de la Justice et M. Shepley. Je ne connais rien de plus de ce qui s'est passé entre eux que ce que l'honorable député lui-même peut connaître immédiatement en parcourant le dossier qui est apparemment devant lui présentement. Je suppose que c'est à la suite d'une entente ou d'un arrangement entre le ministre de la Justice d'alors et M. Shepley que celui-ci a fait presque tous les jours pendant les mois de mars et avril et pendant quelque temps durant le mois de mai un rapport de ce qui se passait devant la commission royale des assurances. Je ne savais pas et je puis dire que je n'avais aucune idée que tels documents existaient jusqu'au moment où je les ai trouvés dans les archives du département, lorsque j'ai eu besoin de les consulter, soit à l'époque où le relevé a été demandé, soit quelques jours plus tôt.

Je ne connais pas davantage la raison pour laquelle ces rapports quotidiens ont cessé. Ils ont cessé cependant quelque temps avant que je prisse charge du département de la Justice. Je ne pourrais rien affirmer en me fiant seulement à ma mémiire, mais les documents déposés devant la Chambre montrent tout de suite pendant combien de temps ces communications ont été envoyées au département de la Justice et la date à laquelle—peut-être trois ou quatre semaines avant ma nomination comme ministre de la Justice—ils ont cessé complètement. Avait-on reçu avis qu'il n'était plus nécessaire d'en envoyer, ou peut-être n'en voyait-on pas l'utilité, ou était-ce simplement l'effet du hasard, je n'en sais absolument rien.

J'ai prêté serment comme ministre de la Justice le 4 juin dernier. En consultant les minutes de la commission des assurances, je vois que ce jour-là et depuis quelque temps auparavant, l'honorable sénateur Cox était examiné comme témoin tous les jours par M. Shepley. Les séances de la commission se sont continuées pendant le mois de juin ; mais M. Shepley paraît s'en être retiré vers le 19 ou 20 juin. Je n'ai pas la date exacte sous les yeux, et celle que je donne peut ne pas être absolument juste ; mais environ vers ce temps-là, M. Shepley qui avait des causes devant le conseil privé, partit pour l'Angleterre, et M. Tilley continua l'enquête.

Autant que je sache, il n'y a eu aucune communication entre le département de la Justice et M. Tilley personnellement. Je ne me rappelle pas avoir vu aucun document venant de lui. Toutes les communications viennent de M. Shepley. Dans le mois de juin et jusqu'aux vacances des cours, je ne me rappelle pas avoir eu aucune communication verbale ou autrement avec aucune personne engagée dans les travaux de la commission, soit en qualité d'avocat, commissaire ou toute autre capacité. Je n'ai rien reçu, et le département n'a certainement reçu aucun écrit, car on le trouverait dans les archives, et je suis bien certain qu'il n'y en a pas eu. Je me rappelle aussi parfaitement n'avoir pas vu M. Shepley ou M. Tilley et n'avoir eu avec eux aucune espèce de communication pendant cette période. La Chambre était en séance alors, et comme j'étais très occupé ici, la seule attention que je portais aux travaux de la commission était de jeter un coup d'œil sur les comptes rendus que publiaient les journaux tous les jours des séances de la commission.

M. Shepley est arrivé d'Angleterre vers le 1er septembre et les séances de la commission se continuèrent pendant les mois de septembre, octobre et novembre. Je n'ai eu, en ma qualité de ministre de la Justice, aucun rapport par correspondence avec M. Shepley au cours de ces trois mois et je ne crois pas que le ministère en ait eu ni avec M. Shepley ni avec M. Tilley ni avec aucun des membres de cette commission. Je ne vois pas ce qui aurait pu donner lieu à une telle correspondance, et je ne connais certainement ni loi ni règlement ni motif qui puisse me contraindre, moi ou qui ce soit, à écrire une lettre quand il n'y a rien au monde à écrire. L'honorable député insinue par sa manière d'agir, ou par le fait même qu'il trouve ce détail assez important pour en saisir la Chambre que j'ai influencé le

cours de la procédure devant cette commission, ou que j'ai suggéré ou dicté aux juristes la ligne de conduite qu'ils avaient à suivre. Je prends cette occasion pour dire à l'honorable député qu'il me fait trop d'honneur, et que j'aurais plutôt lieu de m'enorgueillir si ses fabrications étaient vraies. Néanmoins je dois lui déclarer que toute cette affaire est un pur effet de son imagination et que depuis mon entrée au ministère de la Justice, je n'ai pas eu, d'aucune façon possible, à tracer ou proposer à l'un quelconque de ces commissaires la ligne de conduite qu'il devait tenir. Je ne vois pas qu'il ait été nécessaire pour M. Shepley de faire des rapports quotidiens ou hebdomadaires ou des rapports quelconques sur l'état de ses travaux. Connaissant cet homme comme je le connais, le rang qu'il occupe dans le barreau du Haut-Canada, son caractère, c'eût été folie de ma part de penser qu'il aurait pu se laisser influencer par moi et modifier la ligne de conduite qu'il s'était tracée pour être loyal à sa commission.

C'eût été absolument inutile pour moi et pour tout autre de tenter ce moyen avec lui, et le fait seul que nous sommes intimes aurait fait avorter tous mes efforts en ce sens. Mais il n'y a pas eu occasion pour tout cela. Je ne vois pas, en passant en revue les événements de ces trois mois, que j'aie eu occasion de recevoir une telle communication de M. Shepley ou de M. Tilley ou de qui que ce soit au sujet de la gouverne de cette commission. Celle-ci continuait son travail régulièrement, poursuivant son but depuis le commencement de l'enquête, c'est-à-dire, depuis le mois de mars dernier, et comme l'occasion ne s'est pas présentée d'échanger de correspondance entre moi ou le ministère de la Justice d'une part et M. Shepley d'autre part, je ne vois pas qu'il y ait lieu de faire des commentaires sur une circonstance qui se résout dans la négative. Dans toute cette affaire, je dirai simplement que depuis que j'ai pris l'administration du ministère de la Justice, je n'ai pas dévie, que je sache, ni me suis-je éloigné dans l'exercice de mes fonctions, des grands principes et doctrines constitutionnels que l'honorable député trouve si essentiels dans la gestion des affaires. Tous les documents officiels, quels qu'ils soient, et quels que soient les destinataires, sont accessibles, au ministère, à quiconque a besoin de renseignements et a le droit de les avoir.

M. PORTER : L'honorable ministre ne niera pas que l'enquête de la commission des assurances est d'un caractère quasi-judiciaire, qui se rapporte jusqu'à un certain point à l'administration de la justice et à la gestion des affaires du Gouvernement. Le public sera surpris sans doute de voir comme l'honorable ministre (M. Aylesworth) s'essaie à éviter la question que lui a posée l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Cette question n'implique pas la conduite de l'honorable député de Simcoe-sud, sur laquelle l'honorable ministre a cru devoir faire quelques remarques satiriques. Ce n'est pas du tout la question. La question est celle-ci : le ministre a-t-il fait son devoir et tout son devoir en cette affaire vis-à-vis le Parlement et le pays ? Les remarques que le ministre a faites au sujet de la lettre relative à la démission de M. le juge Henderson, de la Colombie-Anglaise, ne sont pas beaucoup à son avantage comme administrateur des affaires de son département. Si comme il l'a donné à entendre, on peut subtiliser un document de cette importance dans les bureaux de son ministère, c'est plutôt une censure de son administration qu'une réponse à la déclaration de l'honorable député. Le ministre dit qu'il n'a pas eu de rapports avec les commissaires ou les juristes qui conduisaient l'enquête. Si c'est la vérité—et je suis forcé d'accepter l'affirmation du ministre—alors a-t-il accompli tout son devoir en cette affaire ? Cette assertion l'exonère-t-elle ? Etait-ce son devoir de ne pas se mettre en rapport avec ces personnes, ou n'était-ce pas plutôt son devoir, en qualité de ministre de la Justice, pendant la durée de cette enquête, sinon de leur dicter une ligne de conduite, au moins de voir à ce qu'elles n'abusent pas de leur juridiction et ne conduisent pas cette enquête d'une façon que ne justifiaient pas les prescriptions du décret constitutif? S'il ne l'a pas fait, il me semble qu'il aurait dû exercer quelque autorité sur cette commission.

Le prédécesseur de l'honorable ministre de la Justice paraît avoir trouvé sage et nécessaire de conserver la correspondance échangée au sujet de cette affaire entre le ministre de la Justice et la commission ou les juristes y attachés. Si l'ancien ministre de la Justice, avec toute l'expérience qu'il avait acquise dans l'administration des affaires du pays et de son ministère, avait jugé sage, voire nécessaire de conserver ces écritures, alors il me semble qu'un précédent sérieux avait été établi, un précédent que, pour le moins, hormis que le Parlement n'en décrète l'inutilité, le ministre de la Justice aurait dû suivre. Il ne convient pas au ministre de la Justice de dire qu'il ne voyait pas la nécessité ou la raison de son intervention dans cette affaire. Le principe est parfaitement établi que c'est le chef du ministère qui est responsable de tout ce qui relève de son administration, et il lui sied mal de vouloir en aucun temps se décharger de sa responsabilité sur ses fonctionnaires ou ses subalternes. Lui seul est responsable, et le fait, comme l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) l'a dit, qu'une communication échangée entre la commission et le ministère de la Justice, n'est pas consignée aux écritures, donne corps au soupçon qui existe, dans Ontario du moins, que la commission n'a pas conduit l'enquête dans le but et selon les intentions qui paraissent avoir été la base du décret en vertu duquel

elle a été constituée. Ce soupçon se confirme, monsieur l'Orateur, et on aurait dû conduire les procédures de façon à l'éviter.

Le ministre de la Justice a jugé à propos de dire qu'il ne voit pas de loi ni de règle de procédure qui lui enjoignent de s'intéresser à cette affaire, soit en donnant des conseils aux commissaires ou aux juristes, soit en veillant qu'ils n'outrepassent pas leur autorité. S'il en est ainsi, le ministre de la Justice étant au fait de tout cela quand il a pris en main l'administration de son ministère, il aurait dû reconnaître à ce moment, je crois, l'importance de conduire convenablement cette enquête, sans éveiller de soupçons. S'il n'existait pas de règle à ce moment, j'aurais cru que c'était son devoir d'en établir une, ou d'obtenir au besoin de la Chambre l'autorité voulue pour voir à ce que la commission accomplît sa tâche honnêtement et équitablement. La réponse du ministre ne le justifie pas de traiter la question avec cette légèreté en donnant pour prétexte l'ignorance de son devoir au sujet de cette affaire, et en négligeant complètement de le remplir.

Sir WILFRID LAURIER : Vaut autant jeter immédiatement la lumière sur la doctrine extraordinaire que l'opposition semble avoir établie au sujet de cette question. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a commencé par dire que l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) n'avait pas rempli les devoirs de sa charge, parce qu'il n'avait pas gardé le dossier de ses rapports et correspondances avec les juristes qui étaient chargés de conduire l'enquête des assurances. L'honorable ministre de la Justice a répondu que s'il n'a pas gardé ce dossier, c'est simplement qu'il n'a jamais échangé de correspondance avec ces juristes. Pour interpréter fidèlement la prétention que les honorables députés d'en face ont émise et pour bien comprendre la position qu'ils ont prise, il faut conclure que l'honorable ministre de la Justice aurait dû exercer son autorité sur la commission et lui tracer sa ligne de conduite. Monsieur l'Orateur, voici une prétention extraordinaire. La commission fut nommée dans un but déterminé et, à ce que disent les membres de l'opposition, la procédure était d'un caractère quasi-judiciaire. Devons-nous conclure que le ministre de la Justice doit exercer son autorité sur les procédures judiciaires ? Est-ce là la prétention des honorables députés de la gauche ? Va-t-on conclure que le ministre de la Justice doit intervenir dans l'administration de la justice ? Quelle prétention renversante ! Quels griefs n'auraient pas les députés de la gauche et combien fondés seraient ces griefs si le ministre de la Justice avait en aucun temps essayé d'influencer la conduite de la commission ! Cette commission était indépendante et n'avait d'instruction à recevoir de personne.

Elle a reçu ses instructions du Gouverneur en conseil, qui l'a constituée et qui lui a fait part des devoirs qu'elle avait à remplir, et le public et l'opposition de Sa Majesté au Parlement auraient eu un grief légitime, si en aucun temps le ministre de la Justice s'était érigé ou avait tenté de s'ériger en intermédiaire entre elle et le Gouverneur en conseil. Je suis surpris, je suis stupéfait même de l'attitude extraordinaire que les honorables députés de la gauche ont prise. Car si leur raisonnement a quelque signification, c'est que le Gouvernement et le ministre de la Justice auraient dû conduire la procédure de cette enquête, et dire aux légistes de faire ceci ou de ne pas faire cela, de faire enquête sur telles circonstances plutôt que sur telles autres. Au contraire, le ministre de la Justice interprétant ses devoirs au pied de la lettre dit : Je n'ai rien à communiquer à personne, je n'ai pas d'instructions à donner aux juristes, car ces juristes doivent se laisser guider exclusivement par la commission, et ce sont les commissaires, s'il y a lieu, qui doivent recevoir des instructions. Pour moi comme pour le ministre de la Justice, nous n'avons absolument rien à voir dans cette enquête. Telle est la position que l'honorable ministre a prise. Pouvait-il en prendre une autre ? Si je comprends bien ce que vient de dire l'honorable député d'Hastings-ouest (M. Porter), le ministre de la Justice aurait dû exercer sa juridiction sur les procédés de la commission. Monsieur l'Orateur, je ne partage pas cette manière de voir. Le ministre de la Justice n'a absolument rien à dire dans la procédure de cette commission. Non seulement cela, mais il aurait manqué à son serment d'office, s'il . . .

M. PORTER : J'aimerais savoir de M. le premier ministre comment il peut faire cadrer ses paroles avec la conduite du ministre de la Justice.

Sir WILFRID LAURIER : C'est très facile. Quand la commission fut constituée, le représentant du ministère public consulta le ministre de la Justice sur le mode de procéder, rien de plus. Mais le ministre de la Justice d'alors n'a pas conseillé d'entraver les fonctions du conseil. Il y avait certaines questions de procédure à régler. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a lui-même répondu à la question de l'honorable député en disant que les communications ont cessé dès que la commission eut acquis suffisamment d'expérience, rien de plus.

M. LENNOX : Je n'ai jamais rien dit de tel. J'ai dit que les commissaires, ayant probablement acquis plus d'expérience à mesure que se déroulait l'enquête, avaient peut-être adopté d'autres méthodes.

Sir WILFRID LAURIER : Si c'est une correction, je l'accepte. Peu importe, il y eut échange de correspondance entre le ministre de la Justice et l'avocat de la com-

mission. Ces correspondances cessèrent, les questions de procédure ayant été, j'imagine, réglées, et les commissaires étant satisfaits désormais qu'ils pouvaient procéder. Je maintiens que le ministre de la Justice ne fit que son devoir en refusant d'intervenir, et je suis sûr que si nous avions essayé en aucune façon d'influencer la ligne de conduite de la commission, nous aurions entendu des gémissements et des récriminations de la part des honorables députés de la gauche, et ils auraient eu raison.

L'hon. M. FOSTER : Je ne diffère pas du tout d'opinion avec l'honorable ministre sur les devoirs d'un ministre ou du Gouvernement lui-même au sujet d'une commission royale nommée par l'exécutif pour des fins quelconques. Je ne vois pas non plus que mes deux honorables collègues de la gauche aient adopté une autre manière de voir. Et je vais montrer à l'honorable ministre pourquoi je pense qu'ils n'ont pas adopté une différente manière de voir. Il est parfaitement vrai qu'il existe une vaste différence dans le mode de conservation des écritures sous l'ancien ministre de la Justice, pendant les derniers mois de son administration, et un nombre égal de mois sous l'administration de l'actuel ministre de la Justice, pendant lesquels la commission a siégé. Sous le premier, une série de lettres ont été échangées à partir du commencement de l'enquête, principalement du ministère public, et le département de la Justice. Je ne parle pas de la correspondance échangée avec le bureau des assurances au ministère des Finances, qui n'avait pour objet qu'une demande de renseignements et qui n'entre pas dans le cadre de cette discussion. Mais pour une raison ou pour une autre, nous ignorons et nous ne nous soucions pas beaucoup de les connaître, et le motif et la règle qui ont provoqué un échange de correspondance presque journalier entre M. Shepley et le ministre de la Justice depuis le commencement de l'enquête jusqu'à l'époque environ où l'ex-ministre est sorti du cabinet. Lisons cette correspondance et nous voyons que l'ex-ministre de la Justice n'a violé aucune des règles qui ont été posées aujourd'hui, surtout par l'honorable ministre. Il n'a pas paru comprendre que c'était son devoir de donner des instructions à M. Shepley ou à la commission, et lorsqu'on lui réclame des instructions, sa réponse, telle qu'elle figure dans l'une des deux ou trois lettres qu'il a signées, est explicite et mérite d'être consignée au hansard:

Cher M. Shepley,—J'ai l'honneur de confirmer par la présente les instructions verbales qui vous ont été données relativement à la ligne de conduite à suivre devant la commission nommée pour faire enquête sur les compagnies d'assurance. . .

Je voudrais que l'honorable ministre n'oublie pas ces paroles. M. Shepley paraît avoir cru un moment qu'il devait demander ses instructions au ministre dans les moments critiques. Il vint en effet. Il s'entretint avec l'ancien ministre de la Justice, qui lui exprima ses vues de vive voix, et il prit aussitôt un soin infini de consigner aux écritures les instructions verbales qu'il venait de donner à M. Shepley. Puis il ajoute :

Votre devoir est de conduire une enquête minutieuse sur toutes les matières comprises dans le décret du 28 février 1906. . .

C'était tout naturel, et personne ne pouvait critiquer.

Vous devez prendre la responsabilité de citer devant la commission tous les témoins que vous jugerez nécessaires pour faire une enquête parfaite et qui soit complète dans ses résultats.

Vous engagerez votre assistant et prendrez la responsabilité de cette nomination ; l'objet du décret est la seule restriction qui limite vos instructions, et s'il devenait nécessaire, pour rendre l'enquête plus complète, d'étendre ou de modifier en quelque façon l'objet du décret, vous devrez en donner avis. . .

A qui ? A moi, le ministre de la Justice, dit M. Fitzpatrick ? Non, mais. . .

. . .à la commission.

Ce serait alors à la commission de prendre les moyens voulus pour faire modifier le décret ou compléter les instructions, selon la dimculté qui s'est élevée. C'est la décision que l'ancien ministre de la Justice a prise. Mais le ministre actuel de la Justice oublie-t-il qu'il a ouvert, dans la réponse qu'il m'a faite le 31 janvier dernier, un vaste champ à la violation complète de la saine et salutaire doctrine énoncée par la ministre de la Justice ? Il a déclaré qu'aucune correspondance écrite n'avait été tenue. Très bien, mais il ne s'en est pas tenu à cette réponse. Voici ce qu'il a ajouté, après m'avoir dit que j'étais bienvenu à demander tous les renseignements sur ce sujet :

J'ai simplement à dire à la Chambre que ma déclaration était conforme aux faits. J'ai eu des communications avec M. Shepley et avec M. Tilley. Je n'ai pas eu de correspondance écrite avec eux. Je connais très bien, intimement même, ces deux personnes et les relations que j'ai eues avec elles depuis que je suis ministre de la Justice sont des conversations de vive voix.

Je ne crois pas que nous puissions avoir une déclaration plus catégorique, et c'est la raison pour laquelle l'honorable député qui a proposé cette motion et l'honorable député qui l'a appuyée ont cru que la question était assez importante pour la citer à l'attention de la Chambre, et pour demander au premier ministre s'il entend administrer un gouvernement, ou s'il se propose de permettre à un de ses ministres d'administrer un département où les communications verbales sur des matières de ce caractère sont appelées à remplacer les communications écrites, laissant la Chambre veuve de tout

dossier à ce sujet ? Telle est la question qu'il est devenu nécessaire et pertinent de poser à la Chambre et au premier ministre à cause de la conduite du ministre de la Justice. Et la déclaration catégorique du premier ministre, cette après-midi, est une réponse au ministre de la Justice affirmant que, s'il intervenait en quelque façon, il outrepassait ses pouvoirs, et que, s'il prenait sur lui de donner des instructions aux commissaires ou aux conseils, MM. Shepley ou Tilley, il abusait de ses pouvoirs et de ses droits.

Ce n'est pas moi qui ai dit cela, bien que je le répète à présent, mais je dis, et on ne le niera pas, que si le ministre avait des communications à faire à M. Shepley ou à Tilley—et il leur en a fait, c'est lui-même qui l'a dit—il n'aurait pas dû les faire verbalement, ou s'il jugeait à propos de les faire de vive voix, il aurait dû suivre l'exemple des ministres de la Justice, ses prédécesseurs, et réitérer dans une lettre les instructions verbales qu'il avait données à MM. Shepley et Tilley.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'ai jamais dit que j'avais donné des instructions verbales. L'honorable député change les mots, et il le fait, je crois, dans un but arrêté.

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, je n'ai pas changé les mots, et je n'ai pas de but arrêté, si ce n'est de présenter la question sous son véritable jour devant la Chambre et devant le pays, ce qu'il croit avoir réussi à faire.

Les paroles du ministre sont consignées dans le hansard. Lui, le ministre de la Justice, membre d'un Gouvernement, va-t-il s'abriter derrière une misérable subtilité—j'espère que la question n'est pas antiparlementaire—pour dire que lorsque nous l'interrogeons sur son caractère officiel et sur l'emploi de son caractère officiel, au sujet d'une commission royale, et que nous lui demandions s'il n'avait pas reçu à ce titre quelque communication, qu'il n'avait pas reçu de communication écrite, mais qu'il avait eu des communications verbales ? Devions-nous comprendre que ces communications se rapportaient au champ de pommes de terre du ministre ou de quelque voyage de plaisance ou de quelque affaire d'argent...

M. HENDERSON : Ce n'étaient pas des instructions.

L'hon. M. FOSTER : ....qu'il discutait avec eux ? Le ministre est incapable de sortir de cette impasse, bien que l'expérience nous dise qu'il est expert à se sauver des plus mauvais pas. Il est incapable de revenir sur sa déclaration explicite. Il n'était question ni de champ de pommes de terre ni d'affaires personnelles, il était question d'instructions et de communications au sujet d'une commission royale, et le ministre de la Justice fut pris à parti parce qu'il existait une différence entre son administration et celle de son prédécesseur en ce que celui-ci tenait note de toutes les instructions et de la correspondance échangées durant son passage au ministère tandis qu'il n'y a aucunes écritures qui montrent que l'actuel ministre a échangé des correspondances ou donné des instructions. Ayant déclaré qu'il n'y avait pas de communications écrites, le ministre a continué... L'honorable ministre me paraît mal à l'aise : désire-t-il dire quelque chose ?....

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne suis pas mal à l'aise.

L'hon. M. FOSTER : ....Il n'avait pas l'intention de se lever ? Très bien, alors, je vais lire, et je vais lire le texte. J'ai dit :

> Quand un ministre de la Justice déclare catégoriquement qu'il n'y a pas eu communications entre lui-même ou son ministère et M. Shepley ou M. Tilley ou qui que ce soit à l'emploi ou de la part de la commission dans l'exercice de ses devoirs, ou avec l'un quelconque des commissaires personnellement, si le ministre de la Justice déclare catégoriquement qu'il n'y a pas de correspondance et qu'il n'y en a pas eu, la courtoisie m'oblige à accepter la parole du ministre.

J'ai tout de même exprimé mes doutes quant aux faits. Puis le ministre se lève à nouveau et dit :

> L'honorable député peut persister dans son erreur, s'il s'y complait. J'ai simplement à dire à la Chambre que ma déclaration était conforme aux faits. J'ai eu des communications avec M. Shepley et avec M. Tilley. Je n'ai pas eu de correspondance écrite avec eux. Je connais très bien, intimement même, ces deux personnes et les relations que j'ai eu avec elles depuis que je suis ministre de la Justice sont des conservations de vive voix.

Il confirme absolument qu'il a eu des communications avec ces personnes depuis qu'il est ministre de la Justice, c'est-à-dire en sa qualité officielle, mais il ajoute que ces communications étaient verbales seulement.

Monsieur l'Orateur, à mon sens toute la question se résume à ceci : si cette circonstance doit servir de précédent à la Chambre, et je ne vois pas qu'il en soit autrement, le ministre de la Justice a commis la faute d'avoir inauguré une pratique qui est non seulement la négation complète du principe du gouvernement responsable et de la pratique constitutionnelle, mais qui ouvre la porte à toutes les iniquités qu'il plaira à un ministre de commettre. L'honorable chef du Gouvernement (M. Laurier) n'osera pas, je suppose, prétendre pour un seul instant qu'il est permis de supprimer ainsi les écritures ? Qu'arriverait-il si au milieu de négociations internationales, où les notes font foi de tout, un ministre déclarait soudain : Je n'aurai plus de communications écrites avec l'autre partie ; je connais intimement ses représentants et je poursuivrai les négociations de vive voix. Puis, pendant des mois, jusqu'à

la fin des négociations, les écritures cesseront complètement, et il ne restera rien que les déclarations de ce ministre sur la question. Allons-nous prétendre que ce régime serait tolérable ? Non, évidemment. Tous les ministres savent que dans les moindres affaires de leurs départements, leur devoir est de garder note des points principaux, et ils s'en servent au besoin comme pièces justificatives, dans leur propre intérêt et pour l'information de la Chambre ; c'est ce qu'ils doivent faire s'ils ont conscience de leur devoir. Mais le ministre de la Justice (M. Aylesworth) ayant fait cette déclaration, les procès-verbaux en faisant foi, il pose en principe devant la Chambre qu'un ministre peut faire sa part de correspondance, quelle qu'elle soit, avec un corps de l'importance d'une commission royale et dans l'intérêt du public, au moyen de communications verbales, supprimant de la sorte et faisant disparaître complètement les écritures.

En présence de cette déclaration et de l'état du dossier tel qu'il est, n'avais-je pas droit de conclure que c'est l'attitude qu'a adoptée le ministre de la Justice et qu'il maintient depuis quatre ou cinq mois ? Et dans les circonstances, n'était-ce pas le droit de mes honorables collègues, de moi-même et de tout membre du Parlement de protester contre cette manière de procéder? Je crois que nous avions raison de le faire, car cette méthode détruit complètement la responsabilité ministérielle. Je dis complètement, car elle réduit à néant les écritures, de sorte que les représentants du peuple n'ont plus de contrôle sur les transactions d'un ministère ou les actes d'un ministre, et qu'elle se trouve ainsi doublement inconstitutionnelle. C'est la raison pour laquelle les deux honorables députés ont parlé dans le sens que l'on sait. Ils n'ont pas demandé au ministre de la Justice ni à aucun membre du Gouvernement d'intervenir dans les affaires d'une commission royale, quand une fois celle-ci a reçu ses instructions et a commencé son travail. Le devoir du Gouvernement cesse quand en vertu d'un décret il a nommé une commission et lui a tracé sa ligne de conduite. Dès ce moment, il n'a plus rien à y voir; il n'a plus de pouvoirs; c'est la commission royale qui les a tous—trop même pour plusieurs d'entre nous—et ni le Gouvernement ni le ministre de la Justice n'ont le droit d'intervenir. Mais si, comme dans le cas de la commission des assurances avec l'ex-ministre de la Justice, le conseil demande au ministre son opinion, il doit, s'il la lui donne verbalement, la consigner aussitôt aux écritures, puis ces communications et instructions écrites lui sont envoyées et portent qu'il doit remplir son devoir selon les prescriptions du décret, et que s'il trouve que ses pouvoirs ne sont pas assez étendus, il doit s'adresser à la commission dont il est le serviteur et lui demander ce qu'elle peut faire pour lui. C'est là, je crois, la seule position constitutionnelle à prendre; c'est celle que j'admets, celle sur laquelle je suis d'accord, et tous mes collègues d'ailleurs, avec le premier ministre. Mais c'est l'étrange déclaration que le ministre de la Justice a faite qui nous porte à penser, et qui portera tous ceux qui la liront à penser, que le ministre de la Justice, désappointé d'avoir été trouvé incapable, avait devisé un plan tout nouveau pour conduire les affaires de son département et donner ses instructions verbalement à la commission royale.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

L'hon. FOSTER : Et donner ses instructions de vive voix au lieu de les donner par écrit.

Sir WILFRID LAURIER : Encore les instructions.

L'hon. M. FOSTER : L'honorable ministre va-t-il se fier à cela?

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

L'hon. M. FOSTER : Vraiment?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, vraiment.

L'hon. M. FOSTER : Alors, quelles communications le ministre de la Justice a-t-il eues avec M. Shepley? Monsieur l'Orateur, j'ai le droit de le savoir, en ma qualité de membre du Parlement et autrement ; comme simple particulier, j'ai le droit de savoir quelles sont ces communications que l'honorable ministre de la Justice a déclaré sur le parquet de la Chambre avoir eues souvent avec M. Shepley et avec M. Tilley ? Qu'il écrive la substance de ces instructions et la consigne au dossier et l'apporte devant la Chambre pour que nous en prenions connaissance. Au ministre de la Justice d'agir. Qu'il se lève et nous dise quelles sont ces instructions. Il n'ose.

Sir WILFRID LAURIER : Aucune instructions n'ont été données.

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

Sir WILFRID LAURIER : Aucune instructions n'ont été données.

L'hon. M. FOSTER : Quelles communications a-t-il eues avec M. Shepley et avec M. Tilley ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Les communications que j'ai eues avec M. Shepley ou avec M. Tilley sont écrites.

L'hon. M. FOSTER : Et cependant le ministre de la Justice, ayant déclaré qu'il n'y en avait pas d'écrites, dit,—pris de remords évidemment,—qu'il a eu des communications avec ces personnes, mais verbales seulement.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'ai été en communication suivie avec elles, journellement, j'oserais dire, mais je n'ai jamais dit,

ni est-ce la vérité, que j'ai été en communication officielle avec elles.

L'hon. M. FOSTER : Et le ministre de la Justice avec toute sa science, toute son expérience, ose se lever devant une réunion d'hommes intelligents à la Chambre, et devant le public, qui est intelligent, pour tâcher de sortir ainsi de l'impasse où il s'est fourré. Je répète que ce n'était pas notre intention de nous immiscer dans les conversations d'un caractère intime qu'il avait eues avec M. Shepley ou avec M. Tilley, et nous ne l'avons pas fait. Nous n'étions pas beaucoup intéressés à savoir s'il avait couché avec eux, ou dîné, ou chassé ou rien de tel. Ce n'était pas notre intention. Et le ministre de la Justice savait pertinemment que ce n'était pas sur ces détails que nous lui posions des questions. Il savait que nous l'interrogions sur ses rapports officiels avec M. Shepley ou avec M. Tilley ; et, plein de cette conviction—personne n'était mieux renseigné que lui—il a avoué, pressé par le remords, qu'il avait été en communications avec eux, mais que c'était des conversations parlées. Des conversations à propos de quoi ? Dans l'esprit du ministre, elles ne pouvaient être que pour une chose, cette chose précisément qui constituait la question en discussion et au sujet de laquelle nous l'interrogions.

## INTERPELLATION SUR LA VACANCE D'UN SIEGE A LA COUR SUPREME.

M. R. L. BORDEN (Carleton) (Ont.) : Je discuterai durant quelques instants un autre sujet qui mérite l'attention du Parlement et particulièrement l'attention du Gouvernement. Le 27 mars 1906, le Gouvernement créa une vacance dans la magistrature à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse en nommant M. le juge Fraser lieutenant-gouverneur de la province. La cour suprême de la Nouvelle-Ecosse est composée, en vertu de la loi, de sept magistrats. La promotion de M. le juge Fraser ne laissait que six juges à la cour suprême. J'ai appelé l'attention du Gouvernement sur ce fait le 28 novembre dernier, peu après l'ouverture de la session. L'honorable ministre de la Justice me répondit alors que la question était à l'étude. De nouveau j'ai porté la question à l'attention du Gouvernement à la date du 11 décembre, et j'ai fait voir au premier ministre, qui était à son siège, que le juge en chef de la Nouvelle-Ecosse avait été obligé de licencier les grands jurés du comté d'Halifax, en leur recommandant de revenir la semaine suivante, vu qu'il n'y avait pas de juge à ce moment pour administrer la justice criminelle.

J'ai de nouveau porté la question à l'attention de la Chambre le 29 janvier, alors que j'ai proposé l'ajournement afin de pouvoir discuter la question, et je lus plusieurs télégrammes que j'avais reçus ce jour même et qui étaient ainsi conçus :

M. AYLESWORTH.

Le tribunal a été obligé de remettre aujourd'hui ses séances à plus tard vu qu'il manque un juge.

Ce télégramme était d'un membre distingué du barreau d'Halifax. Une autre dépêche du même jour était conçue en ces termes :

Une importante affaire relative à un procès spécial inscrit devant le comité judiciaire du conseil privé a été portée aujourd'hui devant le tribunal, mais l'appel n'a pu être plaidé faute de juges. Le juge Townshend a obtenu un congé, le juge Longley tient une session spéciale à Sydney, le juge en chef siège en chambre et entend les procès. L'appel est d'un jugement du juge Russel qui est inhabile. Il en est de même d'autres appels.

Le tribunal s'est ajourné pour un mois. Même alors la cour ne siégera pas tant qu'on n'aura pas pourvu au siége vacant.

Il s'est écoulé un peu plus de onze mois depuis que cette vacance s'est produite parmi les juges de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse ; voilà juste trois mois que j'ai pour la première fois, à cette session-ci, signalé le fait à l'attention du Gouvernement. Voyons quel est l'état des choses actuellement. Au début de la présente année (je ne saurais indiquer la date exacte) il fallut accorder un congé à M. le juge Townsend, et dès lors il ne resta plus que cinq juges disponibles dans la Nouvelle-Ecosse, au lieu de sept. L'ordre 58, article 7 du règlement de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse (1900), relatif au quorum de ce tribunal est conçu en ces termes :

Quatre juges formeront quorum pour la décision des affaires relevant de la cour *in banco*. Mais si, par suite d'absence, de maladie ou d'autre cause suffisante de l'avis des juges présents, il n'est pas possible d'obtenir la présence de quatre juges, il suffira de trois pour former le quorum.

Avec cinq juges seulement disponibles pour l'expédition des affaires portées devant ce tribunal, quelle est la situation à l'heure qu'il est ? Tout le temps d'un juge est pris par l'expédition des affaires en chambre, et l'instruction des causes à Halifax. Il n'en reste donc plus que quatre. Le juge qui a siégé dans la cause dont est appel, ou qui a siégé avec le jury lors du procès dont on demande l'instruction à nouveau ne saurait faire partie du tribunal d'appel. Nous n'avons donc plus que trois juges et si quelque juge s'absente par suite de maladie ou pour quelque autre cause, le tribunal est obligé de s'ajourner. Le texte de loi que je viens de citer déclare que quatre juges formeront quorum, sauf dans les cas d'absence, de maladie ou d'autre cause suffisante de l'avis des juges présents, auquel cas il suffira de trois juges pour atteindre le quorum. Des membres distingués du barreau de la Nouvelle-Ecosse se demandent si, aux termes de cette disposition, trois juges pourraient siéger valablement dans le cas d'une vacance. Je ne discuterai pas cette question

pour le moment. Je me bornerai à dire ce qui a été fait durant la session qui vient de finir, depuis le jour où le grand jury du comté d'Halifax fut obligé de suspendre ses travaux, parce qu'il n'y avait plus de juge de disponible pour instruire les procès au criminel.

Il a été entendu vingt-six causes par la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse siégeant *in banco*, durant les mois de janvier et février. Si notre Gouvernement avait fait son devoir, les plaideurs dans ces causes auraient eu droit à la présence de quatre ou cinq juges sur le banc. De ces vingt-six causes, quatorze durent être instruites devant un tribunal composé de trois juges seulement. En conséquence, le plaideur qui avait eu gain de cause dans la cour inférieure et une décision favorable de la part d'un des juges de la cour supérieure, se trouvait avec deux juges en sa faveur et deux juges contre lui, résultat on ne peut moins satisfaisant, comme chacun sait.

Mais voyons un peu quels ajournements ont eu lieu. En décembre et janvier, la cour suprême siégeant *in banco*, s'est trouvée mainte fois réduite à un quorum de trois juges, ce qui n'est suffisant, comme je l'ai dit, que dans les cas d'absence, par suite de maladie ou autre cause suffisante. Finalement la cour, n'ayant plus le quorum, fut forcée de s'ajourner du 17 au 19 janvier et du 19 au 23 janvier. Elle ne put instruire et décider les causes alors prêtes à être plaidées, et les plaideurs furent obligés de payer doubles honoraires à leur avocats pour avoir occupé ces deux jours-là, sans parler de l'incommodité, des frais et des retards qu'ils durent subir, simplement parce que notre Gouvernement a jugé à propos de faire de cette position vacante de juge de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse un objet de convoitise pour ses amis politiques de cette province. Qu'est-il arrivé ensuite ? Le mercredi 30 janvier, le tribunal dut s'ajourner de nouveau, faute de quorum, jusqu'à mercredi le 6 février. Le 9 février il dut encore une fois s'ajourner, faute de quorum, au 15 février ; et, le 16 février, la cour encore un fois dut suspendre ses travaux, faute du quorum requis. Ou plutôt, pour être plus exact, les avocats, ce jour-là, étaient présents et prêts à plaider la cause de Monoghan contre la commission de l'exposition provinciale ; et il ne se présenta que deux juges. Le tribunal ne put siéger et la cause n'est pas encore jugée à l'heure qu'il est. Or, c'est là, à mon point de vue, un état de choses qui ne saurait se passer de commentaires et d'explication. Je m'en vais lire la correspondance qui a été déposée par le ministre de la Justice. Il a mentionné deux lettres en réponse à une question de ma part, l'une du juge en chef, de la Nouvelle-Ecosse, et l'autre du président de la société du barreau de la Nouvelle-Ecosse. La lettre du juge en chef est la première par ordre de date ; elle a été écrite avant que nombre des ajournements dont j'ai parlé eussent eu lieu, et est conçue en ces termes :

Halifax (N.-E.), 18 janvier 1907.

A l'honorable Monsieur A. B. Aylesworth,
Ministre de la Justice, Ottawa.

Cher monsieur Aylesworth,—Le tableau ci-inclus indique les affaires dont l'instruction nous est assignée aux termes des statuts. . .

Le tableau dont il est ici question n'a pas été déposé ; j'imagine que cela ne tire pas à conséquence.

L'hon. M. AYLESWORTH : C'est une liste imprimée, et il en existe je suppose un grand nombre d'exemplaires.

M. R. L. BORDEN : Je n'attache pas à cette omission beaucoup d'importance ; il n'y est probablement constaté rien de remarquable. Je reprends la lecture de la lettre :

La session actuelle pour l'audition des plaidoiries s'est ouvert le 8 janvier et prendra fin le 28 février.

Hier, la cour s'est ajournée jusqu'à mercredi, 23 courant, à laquelle date elle siégera pour entendre la suite des plaidoiries. Cet ajournement ne sera pas préjudiciable à l'intérêt public, comme je l'ai télégraphié l'autre jour, à M. Newcombe, à la demande du juge Meagher.

Je crois, cependant, devoir ajouter que s'il n'existe qu'une vacance sur le banc, il faut aussi tenir compte de l'absence de M. le juge Townsend qui a obtenu un congé et qui est sur le point, je crois, de partir pour l'étranger Dans ce cas le nombre des juges se trouvera diminué de deux.

Un autre juge, comme la loi le prescrit et comme il est indiqué au tableau, devra, durant les mois de janvier et février, instruire les causes et entendre les motions en Chambre. Il resterait encore quatre juges, le quorum ordinaire, pour l'audition des appels, mais le 29 du courant, un de ces quatre juges devra aller siéger à Sydney, dont le rôle est généralement chargé.

Il n'en resterait plus que trois pour l'audition des appels ; mais comme le juge qui a rendu le jugement dont on appelle ne saurait siéger, il ne resterait plus que deux juges disponibles dans ces cas.

Cela en supposant que M. le juge Meagher qui est parti pour New-York, pour voir son fils gravement malade, reviendra, comme on s'y attend, avant que le tribunal se réunisse mercredi. Dans le cas de maladie ou d'absence des autres juges, il suffit de trois juges pour siéger sur le banc.

Il est inscrit plus d'affaires à Sydney que dans tout autre circuit, et la présence d'un juge y sera requise, le 19 février, pour les assises criminelles. Une autre session pour les affaires civiles s'ouvrira à Sydney, le 9 avril.

La prochaine session ici, pour l'audition des plaidoiries devant le tribunal au complet, s'ouvrira le 12 mars et prendra fin le 13 avril ; mais la présence d'un juge sera requise pour assises criminelles le 19 mars.

Je devrais ajouter peut-être que la cour est autorisée à se réunir entre les sessions, ce

qu'elle fait parfois, surtout dans les cas d'urgence.

Votre, etc.,

ROBERT WEATHERBE.

L'honorable ministre de la Justice a aussi lu une lettre de la part du président de la société des avocats de la Nouvelle-Ecosse ; mais il n'en a pas parlé comme d'une lettre venant de cette source ; simplement comme d'une lettre de la société Borden, Ritchie et Chisholm. Le sous-ministre de la Justice, à qui la lettre était adressée savait parfaitement, si le ministre de la Justice ne le savait pas lui-même, que j'avais cessé de faire partie de cette société, le 31 mars 1905 ; mais le clerc ayant négligé de mettre le cachet de Ritchie et Robertson sur l'ancien en-tête de lettre, le ministre de la Justice n'a aucunement fait savoir que la lettre venait du président de la société du barreau de la Nouvelle-Ecosse, et n'en a parlé que comme d'une lettre venant d'un membre de la société Borden, Ritchie et Chisholm. C'est là un détail d'assez peu d'importance à relever ; mais le ministre de la Justice voulait par là donner à entendre à la Chambre que cette lettre avait été écrite sous mon inspiration. Je n'ai jamais rien connu de cette lettre ; je n'en ai entendu parler qu'après qu'elle eut été écrite, je ne me rappelle pas d'en avoir entendu parler avant que le ministre de la Justice y ait fait allusion en cette Chambre. J'avais entendu dire que le juge en chef de la Nouvelle-Ecosse avait écrit au ministre de la Justice à ce sujet ; mais c'était la rumeur courante dans la Nouvelle-Ecosse et parmi les avocats de cette province. La lettre du président de la société du barreau de la Nouvelle-Ecosse, M. Ritchie, est en date du 29 janvier 1907, et conçue en ces termes :

Halifax (N.-E.), 29 janvier 1907.

Au sous-ministre de la Justice, Ottawa.

Monsieur,—En ma qualité de président de la société du barreau de la Nouvelle-Ecosse, je crois juste de vous faire observer qu'il résulte quelque inconvénient de la vacance existant parmi les juges de la cour suprême de cette province. L'automne dernier, pendant les assises criminelles alors que le grand jury délibérait, le juge président déclara qu'il lui serait impossible, par suite d'autres affaires judiciaires requérant sa présence, de continuer à siéger de jour en jour, et qu'il lui faudrait suspendre pour quelques jours l'instruction des causes ; de sorte que le grand jury, au lieu de poursuivre ses travaux de jour en jour, fut obligé de les suspendre pour quelques jours, et naturellement il se produisit un retard correspondant dans l'instruction des procès criminels. Aujourd'hui, la cour n'ayant pas le quorum nécessaire a été obligée de remettre à huitaine l'audition de six causes dont c'est le tour d'être entendues et qui sont prêtes. Trois juges seulement étaient présents aujourd'hui, et les appels en question étaient de jugements rendus par l'un ou l'autre de ces trois juges. Les autres causes figurant au rôle au nombre de deux seulement seront appelées demain.

M. R. L. BORDEN.

Je n'ignore pas que le nombre des contestations dans la Nouvelle-Ecosse à l'heure actuelle n'est pas grand, et que les causes en appel devant notre cour suprême sont généralement instruites et jugées avec beaucoup de célérité. Mais comme je l'ai dit, il résulte de l'état actuel des choses en ce qui regarde la composition du tribunal quelque inconvénient, et j'ai pensé qu'il était peut-être de mon devoir de signaler le fait à votre attention.

Votre, etc.,

W. B. A. RITCHIE,

Président de la société du barreau de la Nouvelle-Ecosse.

Or, la circonstance remarquable ici, c'est que le Gouvernement, qui n'a pu trouver personne dans la Nouvelle-Ecosse, durant cette période de onze mois, pour occuper cette position, a fait un grand nombre de nominations judiciaires dans les autres provinces, et même en a fait une dans la Nouvelle-Ecosse. Qu'on me permette de rappeler brièvement les faits. J'ai fait préparer une liste des nominations de juges faites depuis que cette vacance s'est produite, et je constate que le Gouvernement, depuis le 27 mars 1906 a fait jusqu'à vingt-quatre nominations de juges.

L'hon. M. FIELDING : Ce n'est pas si mal pour un laps de temps aussi court.

M. R. L. BORDEN : Mais c'est ce qui rend encore plus étrange l'inaction du Gouvernement en ce qui regarde cette vacance-ci. Personne n'ignore dans la Nouvelle-Ecosse pourquoi on n'a pas pourvu à cet office ; chacun le sait, c'est parce que le Gouvernement ne trouve pas à son avantage de faire une élection dans le comté de Colchester.

Lors de mon passage dans ce comté, au mois d'août dernier, la rumeur courante et la croyance générale dans les deux partis, c'était que l'honorable député qui représente ce comté en cette Chambre (M. Laurence) allait être sur-le-champ nommé pour remplir cette vacance à la cour suprême, et qu'il se ferait une nouvelle élection partielle. On mentionnait le nom de candidats de part et d'autre ; mais pour une raison quelconque, le Gouvernement n'a pas jugé à propos d'y faire une élection, et jusqu'aujourd'hui cette position, sur le banc de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse est restée sans titulaire, au détriment de l'intérêt public. La seule raison qu'on en puisse donner, c'est que le Gouvernement veut profiter de la circonstance pour avancer ses intérêts politiques, sans égard aux droits des plaideurs, ni à l'intérêt public. On le niera peut-être sur ce parquet mais personne dans la Nouvelle-Ecosse n'ajoutera foi à la dénégation. Depuis le 27 mars 1906, on a pourvu a vingt-cinq charges vacantes dans le personnel de la magistrature et nombre d'entre elles moins d'une semaine, moins de quinze jours ou moins de trois semaines après que ces vacances fussent produites ;

et cependant on a laissé cette position sans titulaire durant plus de onze mois. Je défie le Gouvernement de légitimer ce retard. Quelle en est donc l'explication ? J'ai donné en cette Chambre, le 11 décembre dernier, les noms de trois personnes appartenant au barreau de la Nouvelle-Ecosse, qui seraient toutes acceptables du barreau pris en corps. J'ai nommé l'honorable député de Colchester (M. Lawrence). On a parlé de lui comme devant être le titulaire, et je le répète, il a parfaitement le droit de rechercher une position de cette nature, après avoir fourni une carrière honorable au barreau. Mais il n'est pas à l'honneur du Gouvernement de profiter de cette vacance, pour faire du marchandage politique et maintenir à son siège en cette enceinte un honorable député que la rumeur désigne à cette fonction. J'ai nommé aussi l'honorable M. Arthur Grysdale, procureur général, ainsi que M. W. E. Roscoe, que le Gouvernement a nommé membre de la commission chargée récemment de faire la revision des statuts fédéraux. Beaucoup d'autres noms ont été suggérés ; notamment celui de l'honorable M. W. T. Pipes, membre du cabinet provincial de la Nouvelle-Ecosse, excellent avocat, au reste, éminemment apte à remplir cette position et dont il a été question à cet égard dans les journaux. Je pourrais signaler d'autres noms. Il ne manque pas de candidats compétents. J'ai donné les noms de quatre d'entre eux qui sont tous de bons libéraux, et dont la nomination serait bien vue du barreau de la Nouvelle-Ecosse. Pourquoi donc ce retard? Voilà onze mois que le Gouvernement a cette affaire à l'étude ; et notamment depuis le 28 novembre dernier, alors que le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a déclaré que le Gouvernement s'en occupait. M. Bruneau, membre de la députation, a été nommé récemment juge dans la province de Québec, très peu de temps après que la vacance se fut produite.

M. George Patterson, membre du barreau de la Nouvelle-Ecosse a été nommé juge d'une cour de comté dans cette province, il y a quelques semaines seulement ; et, dans ce cas, il s'est écoulé beaucoup moins de temps que dans le cas actuel, après que la vacance se fut produite. Ces faits, à mon avis, méritent toute l'attention de la Chambre. L'inaction du Gouvernement, son mépris du devoir, exigent que la Chambre exprime sa désapprobation. Pour cette raison, je propose, sur la motion principale, une contre-proposition ainsi conçue :

Considérant que le 27 mars 1906, le Gouvernement a créé une vacance sur le banc de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse en nommant l'un des juges lieutenant-gouverneur de cette province ; que la vacance ainsi créée n'a pas été remplie bien que plus de onze mois se soient écoulés ; La Chambre est d'avis qu'en l'absence d'une explication suffisante et raisonnable, ce retard prolongé à faire la nomination nécessaire dénote une indifférence pour le service public qui mérite sa désapprobation ".

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne retiendrai pas la Chambre très longtemps, car les faits relatifs à cette affaire, sauf ceux qui se sont produits dans les derniers quinze jours, ont déjà été signalés à la députation par l'honorable député préopinant, et autres députés. Les dates données par l'honorable député sont, naturellement, conformes à celles qui se trouvent au dossier. Depuis que la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse a commencé à siéger, dans le mois de janvier, je pense, il s'est produit dans une circonstance ou deux des ajournements, en raison de ce que quelque appel inscrit au rôle pour audition était d'un jugement rendu par un des juges composant le tribunal. C'est là une circonstance qui se produit assez fréquemment et inévitablement, par suite des besognes diverses assignées aux juges, lorsque tous ne font pas partie du tribunal d'appel. C'est un état de choses qui se produit dans la plupart des provinces. Supposons, par exemple, que le tribunal d'appel se compose de cinq juges dont trois formant quorum, et qu'il se trouve deux juges occupés à l'instruction de procès ou à quelque autre besogne judiciaire ; une fois le temps venu de plaider en appel une affaire jugée en cour inférieure par un des juges formant la cour d'appel, il devient nécessaire d'ajourner les débats jusqu'à ce qu'on puisse trouver un autre juge pour remplacer celui qui se trouve inhabile à siéger. Cette circonstance peut se produire en tout temps, mais il est possible de se mettre en garde contre pareille éventualité en dressant le rôle de telle manière qu'il y ait toujours un juge disponible pour remplacer son confrère dans les cas en question.

Eh bien, ce sont là les seuls embarras ou difficultés, si je puis les nommer ainsi, qui se sont produits durant le terme récent de la cour d'appel de la Nouvelle-Ecosse en janvier, ou durant le mois courant. C'est là l'état des choses auquel on a fait allusion dans les télégrammes adressés à l'honorable chef de l'opposition, qu'il a lus dans une circonstance antérieure, il y a un mois, et qu'il vient de lire de nouveau à la Chambre. Tel étant l'état des choses, il y a quinze jours, l'honorable député inscrivait une question au feuilleton en vue de savoir si le Gouvernement avait reçu de nouvelles communications à ce sujet et quelle était la teneur de ces communications.

C'était là la question à laquelle on devait répondre, et la trouvant inscrite au feuilleton, j'envoyai aux renseignements pour m'assurer si, oui ou non, il avait été reçu quelque communication de cette nature. J'avais précédemment reçu une lettre que le juge en chef m'avait adressée à moi personnellement, et au sujet de laquelle je déclarai plus tard, en cette Chambre, qu'à mon avis,—et c'est encore mon avis aujourd'hui,—elle ne se rapportait pas à cette

question d'une vacance, mais était un sommaire des affaires inscrites au rôle des tribunaux de la Nouvelle-Ecosse, sans rapport aucun à l'existence d'une vacance parmi les juges, non plus qu'à l'absence d'un juge ou au départ prochain d'un autre juge en raison de malheurs de famille. Afin de répondre à cette question, je demandai formellement s'il y avait quelque correspondance à cet effet, et c'est alors que pour la première fois j'eus communication de la lettre reçue quelques jours auparavant par le sous-ministre de la Justice, lettre qui ne m'était pas adressée, et que, par suite, je n'avais pas eu sous les yeux. Cette lettre avait été écrite sur la machine à écrire, sur une feuille portant un en-tête imprimé, comme ceux dont on a l'habitude de se servir dans les bureaux d'avocats, et je n'hésite pas à dire aujourd'hui qu'il est tout à fait nouveau pour moi d'apprendre que cet en-tête de lettre n'aurait pas dû s'y trouver, qu'il n'a aucun rapport à la composition actuelle de cette société d'avocats. En ma qualité d'avocat pratiquant au Canada, je croyais savoir quelque chose de l'existence de cette société, et je m'imaginais, et même encore aujourd'hui je m'imaginais que cette société était toujours existante, et que les relations entre cette société et l'honorable chef de l'opposition, étaient en toute probabilité de la même nature que celles existant entre mon ancien bureau et moi, en ce que cette société était autorisée à garder son nom, mais qu'à tous autres égards la société avait cessé d'exister.

M. R. L. BORDEN : Je pense avoir déclaré à l'honorable ministre de la Justice dans le temps que j'avais cessé de faire partie de cette société, il y a près de deux ans.

L'hon. M. AYLESWORTH : Parfaitement, et c'est ce que j'ai compris dans le temps; mais je me figurais que les relations existant entre l'honorable député et son ancien bureau étaient semblables à celles existant entre moi et mon ancien bureau; c'est-à-dire que le nom continue de figurer dans la raison sociale, et que le bureau peut en tirer quelque avantage de cette manière, mais que réellement il n'existe plus de société entre les parties.

M. R. L. BORDEN : Ce n'est pas ce qui existe. Deux membres de la société, M. Chisholm et moi, nous nous sommes retirés, et il a été formé une nouvelle société. La société de Ritchie et Robertson a été établie le 31 mars 1905.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je suis bien convaincu que c'est là l'état des choses et que cet état de choses existe depuis deux ans moins un mois; mais je l'ignorais entièrement, n'ayant jamais entendu nommer la nouvelle société. C'est donc en toute sincérité, de parfaite bonne foi, si je puis m'exprimer ainsi, que j'ai répondu dans les termes que je l'ai fait, et j'ai donné cette réponse parce que je supposais que probablement les télégrammes en question, dont les noms des signataires ne nous ont jamais été révélés, à ma connaissance, provenaient de la même source, et que, dès lors, ces signataires devaient avoir avec le bureau de l'honorable député les relations indiquées par l'en-tête de la lettre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui assurer que ni l'un ni l'autre des télégrammes auxquels j'ai fait allusion ne venaient de M. Ritchie.

L'hon. M. AYLESWORTH : Alors, je faisais erreur en le supposant, et c'est ce qui explique la réponse que j'ai donnée. L'honorable député peut être sûr, que si les paroles dont je me suis servi dans cette circonstance étaient de nature à blesser quelqu'un, c'est sans mauvaise intention aucune de ma part.

Relativement à la question principale que nous sommes à délibérer, j'ai très peu de choses à dire, car nous l'avons déjà discutée à fond dans une circonstance précédente. A ce que j'ai dit dans ces circonstances, j'ajouterai simplement que mes informations quant à l'état des affaires inscrites au rôle des tribunaux de la Nouvelle-Ecosse à l'heure actuelle, ne concordent pas avec l'opinion exprimée par l'honorable député. Il me semble que les inconvénients, si inconvénients il y a, ont été beaucoup exagérés par lui dans le cours de ses observations en cette Chambre. La vacance dont il a parlé existe, et un autre des juges a obtenu un congé; il reste donc cinq juges sur les sept pour expédier la besogne. La cour ne siège pas actuellement comme tribunal d'appel; mais on m'informe que la plus grande partie des causes en appel, peuvent être considérées comme entendues, et d'ici aux assises du printemps les juges actuels suffiront à la tâche. On m'informe qu'un petit nombre de causes devront être plaidées en appel, à partir du 12 mars, et je suis en mesure de dire à l'honorable député qu'avant la prochaine réunion de la cour, la vacance en question sera remplie, que ce soit, ou non, par la nomination au poste vacant d'une des quatre personnes dont les noms ont été, de si bonne grâce, mis de l'avant par l'honorable député.

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

## Reprise de la Séance.

M. LANCASTER : Lorsque le ministre de la Justice a repris son siège après avoir prêté l'oreille à la déclaration du chef de l'opposition, et aux preuves avancées par l'honorable député à l'appui de sa prétention et des déclarations qu'il avait faites, je me suis dit que le premier ministre, pénétré de son devoir envers le pays, sinon envers les membres de la gauche, se hâterait d'agréer la motion faite par le chef de l'op-

position, et lui serait très reconnaissant de ce qu'il l'avait couchée en termes si modérés.

Je ne prétends pas être en mesure de rédiger une motion en termes plus persuasifs pour la Chambre que ne peut le faire le chef de l'opposition ; mais si j'avais été chargé de rédiger cette motion, je ne lui aurais pas donné une forme aussi modérée que l'a fait le chef de la gauche. J'aurais pensé, qu'après avoir prêté l'oreille, je ne dirai pas à la réponse, je ne dirai pas aux excuses, mais à la déclaration absolument à côté faite par le ministre de la Justice au chef de la gauche, le premier ministre aurait conseillé au ministre de la Justice d'agréer la motion, car il se trouvait irrévocablement condamné par elle. Sans doute, le premier ministre est responsable tout autant que le ministre de la Justice de tout préjudice qui pourrait résulter de la négligence de celui-ci comme de tout autre chef de département. On ne peut s'empêcher de se demander ce qui a bien pu faire croire au leader de la Chambre que le ministre actuel de la Justice avait la moindre des aptitudes requises pour remplir cette fonction importante ? Depuis le jour où il fut nommé directeur général des Postes, et après qu'on nous eût appris qu'il allait être fait ministre de la Justice, on a souvent entendu dire : " Mettez-le à l'essai ; ne le condamnons pas d'avance ". Mais nous voyons que plus on lui laisse de latitude en cette Chambre, moins on le contredit, moins on le critique, et plus il se montre déterminé à mettre de côté toute considération pour le public, et plus il se montre méprisant pour les membres de la gauche, qui, dans l'exercice de leurs devoirs, jugent nécessaire de signaler ses manquements.

Maintenant, le chef de l'opposition a porté à la connaissance de la Chambre des faits très graves. Il paraîtrait que, depuis près d'un an, on a fait preuve du plus profond mépris à l'égard du public de la Nouvelle-Ecosse. Comme il n'y a qu'un très petit nombre de juges dans cette province, ils sont hors d'état d'expédier la besogne judiciaire par suite d'une vacance résultant de la promotion d'un juge, en mars dernier, au poste de lieutenant-gouverneur de la province. Ainsi donc, de prime abord, le Gouvernement est en faute ; à moins d'empêchement grave, le Gouvernement doit nommer un juge dès que la vacance se produit. Le public y a droit : il a droit d'exiger que les affaires soient instruites le plus rapidement possible; il a le droit de demander que les juges soient assez nombreux pour expédier promptement la besogne. Le ministre n'a aucunement cherché à se justifier du retard survenu dans cette circonstance. Il a bien fini son discours en déclarant qu'il allait bientôt,—sans doute, par pure condescendance pour le public, et dont celui-ci devra lui témoigner sa reconnaissance à deux genoux,—nommer en mars prochain un autre juge pour remplir cette position. Evidemment il tient à être exactement une année en retard ; comme je l'ai dit, de prime abord, le Gouvernement est à blâmer s'il néglige de remplir une vacance, je ne dis pas une année durant, mais même un mois. Le ministre de la Justice avec ce dédain des faits dont il croit bon parfois de faire parade en cette Chambre, a parlé dans ce sens aujourd'hui ; et il a attendu jusqu'aujourd'hui pour déclarer qu'en vue des inconvénients qui vont peut-être en résulter, il verra à faire cette nomination dans le courant du mois de mars. Mais il ne cherche même pas à se justifier du triste état de choses qu'il a laissé subsister jusqu'à présent. Par exemple, il est établi, par des preuves irréfutables, que les assises criminelles ont dû être suspendues, qu'une cour d'appel et tribunal de première instance a dû remettre l'audition des causes, et que les personnes admises à caution ou incarcérées attendent que leur procès ait lieu, et attendent en vain, par suite du retard apporté dans cette nomination. Ces gens ont des droits. Que l'inculpé soit coupable ou non il a le droit qu'on lui fasse son procès le plus tôt possible, afin de pouvoir commencer sur-le-champ à subir la peine à laquelle il doit être condamné, ou d'être acquitté honorablement s'il est déclaré innocent.

C'est tellement vrai que nous avons eu depuis nombre d'années dans nos statuts ce qu'on appelle l'acte des convictions sommaires. Depuis nombre d'années, nous avons pris tous les moyens que pouvait suggérer l'ingéniosité des avocats pour assurer l'instruction rapide des affaires criminelles devant le tribunal de première instance, qu'il s'agisse d'un procès devant le jury ou devant le juge. Et en vertu de nos lois, il ne saurait y avoir d'ajournement à la demande du ministère public sans de bonnes raisons à l'appui. Mais le ministre de la Justice impose l'ajournement en refusant de nommer un juge pour l'instruction des affaires criminelles. C'est là ce qu'affirment des personnes de la Nouvelle-Ecosse qui sont au courant des circonstances. Le ministre de la Justice n'a pas tenté de se justifier, et du reste, il n'y réussirait pas. Etant donné que le ministre de la Justice n'a pas tenté de se justifier, n'a pas même tenté de répondre, de se disculper de l'accusation portée contre lui, il me semble que le premier ministre aurait dû dire : Dans ces circonstances, nous allons accepter la proposition du chef de la gauche et promettre à la Chambre de ne plus commettre la même faute. Mais pour une raison quelconque il n'a pas cru devoir prendre cette attitude. Si nous restons cois, dans ces circonstances, c'est comme si nous disions, en notre qualité de représentants du peuple canadien, que nous méritons pareil traitement. En effet, nous ne devrions peut-être pas nous attendre à mieux, étant donnée l'histoire du ministère actuel depuis 1896 ; mais nous n'en devrions pas moins exprimer notre désapprobation de sa conduite dans l'espoir que, d'ici à l'expiration de son mandat, il se conduise mieux.

Nous avons entendu le ministre de la Justice s'excuser d'avoir fait des déclarations

inexactes; et c'est ce qui me fait dire que le premier ministre devrait, soit ordonner à son ministre de la Justice de changer de conduite, ou bien lui-même changer de ministre de la Justice. Nous avons entendu le ministre de la Justice s'excuser d'avoir fait des déclarations inexactes à l'égard du chef de la gauche (M. R. L. Borden) et ses prétendus associés d'Halifax. Il a parlé comme si M. Ritchie avait écrit au chef de l'opposition, en qualité d'associé. Il a dû lire la lettre, et soit qu'il l'ait lue en commençant par le commencement, suivant la méthode anglaise, ou en commençant par la fin, suivant la méthode chinoise, il n'a pu faire autrement que de s'apercevoir que M. Ritchie lui écrivait en qualité de président du barreau de la province de la Nouvelle-Ecosse. La lettre débute en ces termes :

Monsieur,—En ma qualité de président de la société du barreau de la Nouvelle-Ecosse, je crois. . .

Et ainsi de suite. La lettre se termine par ces mots :

Et j'ai pensé qu'il était peut-être de mon devoir de signaler le fait à votre attention.

Votre, etc.,
W. B. A. RITCHIE,
Président de la société du barreau de la Nouvelle-Ecosse.

Quelle raison pourrait-on avoir de penser que cette lettre a été écrite par son signataire en quelque autre qualité que celle de représentant des avocats de la Nouvelle-Ecosse, libéraux, conservateurs ou indépendants, au courant du nombre des affaires à expédier ?

J'imagine qu'à la première occasion, le ministre de la Justice va probablement se montrer très méprisant à mon égard et à l'égard du comté de Lincoln, qui m'a envoyé ici, comme il a cherché à le faire à l'égard de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), pour avoir critiqué sa solennelle négligence de ses devoirs. Néanmoins, comme je me rends compte de mon devoir, à l'égard de mes commetants de Lincoln, je dirai au ministre de la Justice que ses sarcasmes n'auront aucunement l'effet de m'empêcher, non plus que mes collègues, de remplir notre devoir. Il devrait traiter ces questions avec la dignité d'un ministre, et en se montrant respectueux des droits du public relativement aux matières débattues. Nous pensons devoir régler ces questions comme elles doivent l'être, de l'avis de nos commettants, et d'après les renseignements qui nous arrivent d'autres sources : et il est regrettable que le ministre actuel de la Justice oublie son devoir au point de se permettre des badinages et des sarcasmes à l'adresse des députés, ligne de conduite qui, du reste, n'aura nullement l'effet d'empêcher les membres de la gauche de faire leur devoir. Voici en quels termes le ministre a fait ses excuses au chef de l'opposition :

J'étais sous l'effet d'une opinion fausse, je n'étais pas bien renseigné.

M. LANCASTER.

Et après ? Il a repris son siège, après avoir simplement déclaré qu'il nommerait quelqu'un dans le cours du mois de mars. Monsieur l'Orateur, il nous faut quelquefois faire des comparaisons. Si l'on prétend que quelqu'un est lent dans l'accomplissement de ses devoirs, il faut faire des comparaisons et rechercher combien il lui faut de temps pour faire certaines autres nominations. J'ai ici une liste de trente et une nominations de juges, quelques-unes de simple promotions, mais qui ont toutes été faites par le Gouvernement actuel depuis que cette vacance s'est produite, et sur la proposition du ministre actuel de la Justice. Si dans cet intervalle, il a été possible de faire trente et une nominations, d'après son avis, comment se fait-il que la vacance en question n'ait pu être remplie ? Voilà pour les nominations de juges ; mais il a été fait d'autres nominations. Récemment je lisais, dans le "Beaver", de Napanee, une lettre de George M. Anson Aylesworth. J'ai rencontré ce monsieur, lors de l'élection partielle de Bruce-nord, et il m'a déclaré être le frère du ministre de la Justice. J'apprends qu'il est nommé depuis quelque semaines à une position relevant du département de l'Intérieur, et envoyé en Europe pour y représenter le gouvernement canadien en qualité de délégué quelconque aux sociétés agricoles, ou autre emploi de cette nature ; c'est une nouvelle fonction que l'on a créée pour lui. On nous a informé, lors d'une discussion précédente sur cette question, le 29 janvier, que le ministre de la Justice n'avait pas eu le temps de consulter ses collègues et de prendre une décision à l'égard de cette nomination d'un juge pour la Nouvelle-Ecosse. Mais il a eu le temps, non seulement de donner une situation à son frère, mais d'en créer une tout exprès pour lui, et bien lucrative, en Angleterre. Il importe de parler net dans ces questions. Il est difficile de croire que le ministre de la Justice soit absolument sincère, et qu'il soit réellement surchargé de travail, au point de ne pouvoir consulter ses collègues ; sa déclaration a été corroborée par le premier ministre lorsqu'il a affirmé que le nombre d'avocats libéraux capables dans la Nouvelle-Ecosse était tellement grand qu'ils étaient embarrassés de savoir qui nommer à cette fonction de juge.

Que faut-il donc supposcer à cet égard ? Force nous est bien de croire qu'on a dissimulé ici la véritable raison, le véritable mobile qui a empêché le Gouvernement de faire cette nomination. Est-ce qu'il y a déjà suffisamment de juges en Nouvelle-Ecosse et qu'un nouveau juge aurait si peu de besogne que sa nomination serait injustifiable ? Si le ministre nous eût apporté pareille réponse, à la bonne heure, mais il ne l'a pas fait ; aussi bien dois-je supposer qu'il fera cette nomination, le mois prochain et que, s'il n'a pas de frère qu'il puisse élever à la magis-

trature, il réserve cet honneur à quelque titulaire encore inconnu. Je ne sais s'il nous dira qu'il se propose d'abaisser le chiffre du traitement du nouveau juge, vu qu'il n'aura pas assez de besogne, et que ce retranchement s'impose, dans l'intérêt de l'économie : car, autrefois, avant leur avènement au pouvoir, ces messieurs parlaient volontiers économie. Réellement, il faut croire qu'il n'y a guère de besogne, puisque le ministre, depuis dix mois, pense que la nomination d'un nouveau juge n'est pas nécessaire.

Voilà la question devant la Chambre ce soir, et la motion du chef de l'opposition (M. R. L. Borden) déclarant que le Gouvernement a fait preuve de négligence dans l'accomplissement d'un de ses devoirs doit rallier tous les suffrages. Les députés de la droite, je suppose, ont mission ici d'appuyer le Gouvernement sur les questions de parti ; bref, ils sont députés ministériels, partisans du gouvernement au pouvoir : voilà le mot.

J'avertis les députés ministériels qu'ils ne gagneront rien à repousser cette motion. S'ils tiennent réellement à rendre service au Gouvernement, qu'ils votent l'adoption de cette motion, afin de réveiller les ministres de leur léthargie et leur épargner ainsi de plus cruels mécomptes. Le Gouvernement semble s'être fait une habitude de croire que les droits du peuple soient comme un jouet qu'on puisse ballotter et se renvoyer, et qu'on peut impunément en faire fi. Il comprendra bientôt son erreur. Je vais citer à la Chambre l'opinion d'un journal indépendant sur la question qui nous occupe en ce moment ; journal que les députés de la droite étaient fort heureux d'invoquer à l'appui de leur cause, à l'époque où ils prêchaient l'économie et critiquaient les folles prodigalités. Ils ne le citent plus avec autant de complaisance, aujourd'hui ; mais, tout de même, ils sont bien aises de son approbation, chaque fois qu'il juge à propos de la leur donner. A la suite d'un débat antérieur qui s'est déroulé ici même sur cette question, le "Weekly Sun" a cru devoir formuler les observations que voici :

LES JUGES ET LES FARCEURS DU PARTI.

Goldwin Smith dans le "Weekly Sun" : On ne saurait révoquer la chose en doute, et ni le Gouvernement ni ses organes ne sauraient le nier, on envisage les nominations de juges comme des faveurs de parti. Les services rendus au cours des élections politiques, plutôt que les aptitudes professionnelles, voilà les qualités qui donnent droit à l'exercice des fonctions judiciaires. L'abus a atteint le point culminant, lorsque pour tirer le Gouvernement de certaines difficultés intestines, un membre du cabinet qui n'avait pas exercé sa profession depuis vingt ans et qui, en fait, pouvait à peine se réclamer du barreau, fut appelé, sous un prétexte évidemment des plus futiles, à exercer les fonctions de juge en chef et présida au tribunal, non seulement pour décider les affaires civiles les plus importantes mais encore, pour instruire des procès susceptibles d'entraîner la peine capitale. Nous sommes fiers de nos institutions britanniques. Un abus aussi criant dans la distribution des places aurait infailliblement amené la déchéance de tout gouvernement britannique ; c'eût été son arrêt de mort. Notre organisation judiciaire, voilà la seule institution qui n'eût pas dégénéré ; voilà la seule ancre d'espérance qui nous restait. Sir John Macdonald n'était pas scrupuleux ; cependant, en toute justice pour sa mémoire, il faut dire qu'en général, lorsqu'il s'agissait de nominations de juges, il faisait preuve d'un respect pour les principes, dont son successeur semble s'être complètement affranchi. M. Bennett a fait un geste louable, et l'opposition agirait plus sagement si, au lieu de faire une guerre d'escarmouches, prenant au sérieux son rôle d'opposition britannique, elle proposait un vote de déchéance et faisait régulièrement devant la Chambre et devant le pays un examen approfondi de toute la question.

Voilà précisément l'attitude que nous prenons ici, ce soir même ; nous cherchons à faire régulièrement, devant la Chambre et devant le pays, un examen approfondi de la question. En prenant la parole, je voulais simplement protester contre ces abus ; car, l'argumentation du ministre de la Justice, à mon avis, n'appelle pas d'autre réponse.

Evidemment les députés de la droite et surtout le ministre de la Justice croient que tant que le Gouvernement pourra compter sur l'appui d'une majorité docile, prête à approuver tous ses actes et tant qu'il sera en mesure de prodiguer les deniers publics, au bénéfice de ses amis, le peuple canadien souscrira à tout, les yeux fermés. Nos concitoyens, j'en suis convaincu, sont loin d'être aussi indifférents. Il n'y a rien dans cette résolution que ne puisse approuver tout homme ayant à cœur l'intérêt du pays ; au contraire, tout l'ensemble de la résolution mérite l'appui des députés qui désirent que le Canada soit gouverné d'une façon constitutionnelle.

M. WILLIAM ROCHE (Halifax) : Monsieur l'Orateur, Niagara a parlé. La chose est évidente, toute cette anxiété, toute cette sollicitude, relativement aux affaires judiciaires de la Nouvelle-Ecosse, ne se manifestent que chez les députés qui demeurent loin de cette heureuse province. S'il existait un grief dans cette province, si l'agitation régnait au sein de ces populations, si les plaideurs demandaient à grands cris qu'on pourvoie à l'administration de la justice, si le public, en général, manifestait le désir de voir cette vacance remplie à brève échéance, il y a ici assez de députés de la Nouvelle-Ecosse pour exposer ce grief et demander au ministre de la Justice de prendre l'initiative voulue. Il y a assez d'indépendance chez les représentants de cette province ; ils sont assez affranchis des liens de parti pour présenter pareille réclamation au Gouvernement. Si les citoyens de la ville d'Halifax ou de la province de la Nouvelle-

Ecosse réclamaient pareille chose, cette réclamation se manifesterait de quelque façon: il y aurait des assemblées publiques ; il existerait une agitation populaire ; la presse publique ferait entendre une clameur, et les membres du barreau, depuis si longtemps victimes de ce grief, feraient entendre leur voix. Je ne sache point qu'il existe d'agitation à Halifax. Il m'arrive, de temps à autre, de visiter Halifax, et s'il régnait au sein de cette ville la vive agitation dont parlent les députés de la gauche, la chose serait parvenue à mes oreilles. Or, pas une seule lettre de remontrance, laissant éclater l'indignation de son auteur, ne m'est parvenue ni à moi, ni à mon collègue (M. Carney). Je ne sache point qu'un seul député de la Nouvelle-Ecosse ait vu fondre sur lui un déluge de lettres de ses commettants, lui enjoignant impérieusement de prendre la parole ici, de braver le Gouvernement et de sommer le ministre de la Justice de pourvoir, à bref délai, à cette vacance. J'ai prêté une religieuse attention aux paroles de mon ancien collègue, le chef de l'opposition et si, comme il l'affirme, il existe quelque agitation parmi les avocats, on ne m'en a jamais soufflé mot. Les membres du barreau se sont peut-être réunis, pour conférer de la chose et ils ont peut-être chargé le chef de l'opposition de se faire leur interprète ici ; mais, s'il en est ainsi, je l'ignore entièrement.

M. W. B. A. Ritchie, l'auteur de la lettre en question, est l'ancien associé du chef de l'opposition ; et un autre M. Borden, je crois, est membre de cette société. Il est possible que le nom de la société figure encore sur le papier de l'étude, vu qu'un autre M. Borden exerce sa profession dans cette étude, mais personne ne saurait faire un crime au ministre de la Justice d'avoir conclu que la société se perpétuait sous le nom primitif. On conjecture, toutefois que M. W. B. A. Ritchie n'est que le représentant du chef de l'opposition ; que, lorsqu'on fait fonctionner le bouton de sonnerie à Ottawa, on répond à l'appel à Halifax, et il se produit un mouvement correspondant dans cette dernière ville, en matière politique, en fait de droit, ou autrement. Il semble encore exister une étroite connexité, une correspondance ininterrompue. Il est possible que ce soit l'effet de la télépathie ou de quelque communication d'ordre spirituel ; quoi qu'il en soit, lorsque l'on fait un mouvement à Ottawa, l'autre s'agite dans le même sens à Halifax, et *vice versa*. Certains clients, actuels et en perspective, supposent que la société Ritchie, Robertson et Borden, ou quel que soit son nom, bénéficie des lumières du chef de l'opposition, et on ne saurait trouver de meilleur conseil. On affirme aussi, je crois, que lorsqu'on juge utile d'obtenir les services du chef de l'opposition, à titre de conseil, ses services sont tout spécialement à la disposition de la société en question. Je ne m'étonne donc pas qu'étranger comme il l'est aux conditions locales d'Halifax, le ministre de la Justice ne sache pas que l'honorable député (M. R. L. Borden) ne fait plus acte de présence, corporellement, dans cette étude ; qu'il n'y est présent qu'en esprit, en ce sens qu'il fait bénéficier la société de ses lumières et de sa science de jurisconsulte.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que l'honorable député affirme avoir appris à l'égard de mes relations avec cette société ?

M. W. ROCHE : Plaît-il ?

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, l'honorable député affirme que j'ai reçu quelques honoraires de cette société.

M. W. ROCHE : Non, bien loin de là ; je n'affirme rien de semblable. Je ne crois pas que l'honorable député soit susceptible de se laisser influencer par des considérations d'ordre matériel ; mais il est rumeur, parmi ses confrères du barreau, que ses lumières, en matière de droit, l'expérience acquise par une longue pratique devant les tribunaux, son prestige au barreau, tout cela est à la disposition de cette société.

M. R. L. BORDEN : En fait, je dois informer l'honorable député que, depuis un an et demi, j'ai invariablement refusé d'agir à titre de conseil auprès de la cour suprême ou de tout autre tribunal. Aussi, je ne sais vraiment pas à quelle source l'honorable député aurait pu puiser ce renseignement.

M. W. ROCHE : Monsieur l'Orateur, personne n'a plus à cœur que moi la dignité des tribunaux de la Nouvelle-Ecosse. Voilà cinquante ans que je vis en contact avec ces tribunaux. Dès ma jeunesse, c'est à la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse que je passais mes heures de loisir et je connais parfaitement la dignité de sir Brenton Haliburton, de M. le juge Wilkins, de sir William Young et d'autres savants juges qui font l'ornement de la judicature de cette province. Je ne crois pas qu'il se rencontre au Canada de juges qui puissent soutenir la comparaison avec ces magistrats pour la dignité du maintien, leurs états de service, le respect et la déférence que leur témoignent tous ceux qui sont témoins de leurs délibérations. Je dois ajouter qu'ils soutiennent favorablement la comparaison avec les juges de la cour suprême du Canada. J'ai assisté, un jour, aux délibérations de ce tribunal et j'ai vu des juges se quereller avec les plaideurs, les avocats plaidants et même avec leurs collègues. Il est possible que la nature même du milieu où ils siègent influe sur leurs délibérations et explique le manque de décorum qui y règne. Je l'espère, quand ils siégeront dans un édifice plus convenable, ils sauront s'élever à la hauteur de leur position ; ils prendront le temps voulu pour élaborer des jugements inattaquables, qui ne soient pas infirmés, en Angle-

terre. Je l'espère aussi, dans l'édifice neuf, on réservera un espace convenable pour les plaideurs. J'ai souvenance que, jadis, le plaideur comptait pour quelque chose ; on le jugeait si digne de quelque distinction que, quelquefois, on lui donnait place à côté du shérif et quelquefois il occupait un siège à part. Aujourd'hui, dans l'aménagement des palais de justice, on ne consulte que la commodité des avocats. Il parait que ce sont les principaux intéressés. Tout est subordonné à leurs intérêts. Les tribunaux consultent la commodité des avocats, soit qu'il s'agisse d'appeler une cause soit qu'il s'agisse de l'ajourner, quand ils ont une cause à plaider devant un autre tribunal ou qu'ils ont besoin d'un substitut qui se charge de leur cause. Les plaideurs sont quantité tout à fait négligeable. Quand le principal intéressé entre dans la salle des audiences, les avocats se demandent avec étonnement quel est cet intrus. Je l'espère donc, quand on créera des institutions plus convenables pour la cour suprême, on réservera aux clients un local convenable, dans l'édifice neuf, et ils seront l'objet de quelques égards de la part des avocats, des huissiers et des shérifs.

Il m'a fait plaisir d'entendre, cette après-midi, le chef de l'opposition observer que ce n'est pas la commodité des avocats qu'il faut consulter, mais bien celle des plaideurs. Maintenant qu'il est éloigné de l'arène, les plaideurs, à ses yeux, grandissent en importance et il espère qu'à l'avenir, on consultera leurs intérêts. Ainsi toute cette agitation se ferait, non pas au bénéfice des avocats, mais bien dans l'intérêt des plaideurs. Il faudrait inscrire partout ces paroles en lettres d'or, afin que tous les plaideurs sachent bien que le chef de l'opposition attache de l'importance à leurs droits. Le député de Niagara est aussi pénétré de l'importance des droits et des intérêts des plaideurs. Monsieur l'Orateur, je ne m'explique pas que qu'il puisse résulter de cette vacance dans les tribunaux de la Nouvelle-Ecosse de si graves inconvénients pour les plaideurs. Je ne sache pas qu'ils tiennent si fort à ce que leurs causes soient décidées avec une telle célérité. Nombre de gens préféreraient que leur procès ne fûssent pas jugés sur-le-champ, et cela afin d'avoir un peu plus de temps pour réfléchir. Par le fait même qu'ils savent que leurs causes ne seront pas décidées immédiatement, il est possible que les plaideurs se montrent plus disposés à la conciliation et qu'ils règlent leurs différends à l'amiable, sans recourir au tribunal. " Ces tribunaux, se disaient les plaideurs, existent tous au bénéfice des avocats; en dernière analyse, nous n'obtenons rien; tous les deniers en jeu dans le procès sont absorbés par les frais judiciaires; en outre, il existe une telle divergence d'opinions parmi les juges qu'on ne saurait compter que le jugement rendu par deux juges quelconques soit confirmé par un tribunal de juridiction supérieure; ainsi, le plaideur est renvoyé de Caïphe à Pilate, et en définitive, peut-être, l'affaire revient au tribunal primitif qui en fait de nouveau l'instruction; mais les frais judiciaires se gonflent toujours." Voilà ce que se dit le plaideur. A mon avis, les plaideurs ne gagneraient absolument rien à la nomination immédiate d'un nouveau juge. L'avocat possédant l'expérience voulue, au barreau, qui serait appelé à revêtir l'hermine, occupe probablement, à titre de conseil, dans quelque cause pendante devant les tribunaux, et il serait ainsi dans l'impuissance d'instruire cette cause, à titre de juge : l'étiquette professionnelle lui interdirait la chose. Si je ne me trompe, c'est une règle non consacrée par la tradition, que tout membre du barreau occupant, à titre de conseil dans une cause quelconque, ne saurait présider à l'instruction de cette cause à titre de juge, soit en première instance soit en appel. Ainsi un juge de création récente serait d'une utilité problématique pour l'expédition des affaires judiciaires actuellement pendantes devant les tribunaux. Je suis bien aise que la Chambre ait été saisie de cette motion, aujourd'hui; car, enfin on commence à reconnaître ici les droits des plaideurs, et les avocats eux-mêmes commencent à croire que leurs clients ont certains droits qu'il importe de respecter.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : Monsieur l'Orateur, s'il est vrai que, ce ce côté-ci de la Chambre, comme l'a dit le député d'Halifax (M. W. Roche) Niagara ait parlé, alors il nous est bien permis de répliquer que, de l'autre côté de la Chambre, par la bouche même du député d'Halifax, l'oracle a parlé.

M. W. ROCHE : Je vous renvoie le compliment.

M. BOYCE: Monsieur l'Orateur, la Chambre est témoin en ce moment d'un spectacle fort amusant, surtout en vue des fort singulières observations tombées de la bouche du député d'Halifax (M. Roche). Il se dit parfaitement au courant de tout ce qui se rattache aux juges et aux tribunaux. Pourtant, s'il est un individu, s'il est un fonctionnaire public ou un officier que l'honorable député cherche à fuir, c'est bien un juge de la cour suprême. Comment, mais un régiment de dragons ne réussirait pas à traîner l'honorable député devant un tribunal de la Nouvelle-Ecosse. Il affirme avoir assisté, de temps à autre, aux délibérations des tribunaux. En effet, il a comparu, pendant quelques courts moments, devant les juges, mais il fut pris d'un tel frissonnement de froid, le long de l'échine jusqu'aux extrémités du corps qu'il a été impossible, depuis cette époque, de le ramener devant le tribunal. On m'affirme que même une citation de Sa Majesté serait impuissante à l'entraîner devant un tribunal, pour y assister à l'enquête afin de répondre aux recherches relatives à ses frais d'élection.

M. W. ROCHE : L'honorable député affirme-t-il la chose comme un fait ?

M. BOYCE : Je le répète, on m'a informé qu'il en est ainsi.

M. W. ROCHE : Votre auteur a faire une affirmation contraire à la vérité des faits.

M. BOYCE : Je n'en doute nullement, l'honorable député est mieux renseigné que moi sur les faits, surtout lorsqu'il s'agit de ce frissonnement de froid qui lui a parcouru l'échine. L'honorable député connaît tout ce qui concerne la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, parce qu'il y a comparu. Il affirme, à bon droit, pour me servir de son propre langage, que nombre de personnes prétendent que ce serait commettre une faute que de régler ces affaires trop tôt. On le sait, il y a, actuellement, à Halifax une ou deux causes intéressant l'orateur qui m'a précédé, le représentant de cette ville, qui ne tient nullement à ce que le jugement soit rendu trop tôt. Plus le ministre de la Justice ajournera la nomination de ce juge en Nouvelle-Ecosse, plus les citoyens de cette province auront à supporter de frais et d'inconvénients, et plus le député d'Halifax (M. Roche) sera heureux. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner qu'il prenne la parole et nous déclare, de sa voix suave et douce, que le public est d'avis qu'on règle ces affaires judiciaires trop tôt, qu'il serait peut-être préférable de temporiser quelque peu et que, par conséquent, la nomination de ce juge n'est nullement urgente. Mon honorable collègue se pose ici en champion de ce pauvre plaideur si opprimé, dont on expédie le procès à la vapeur devant les tribunaux, à partir du tribunal de première instance jusqu'à la cour d'appel et il ajoute qu'ici la justice est trop expéditive. Il est d'avis, sans doute, qu'il faudrait laisser écouler toute la période d'une législature, pour instruire une demande en invalidation d'élection.

L'honorable député s'accommoderait parfaitement de pareil ajournement de l'affaire. La cause de notre honorable collègue est pendante devant la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse. Le tribunal est appelé à décider si l'honorable député a qualité pour exercer ici le mandat électif qu'il détient. Comment peut-il siéger ici, lorsque pareil soupçon pèse sur lui ; lorsque de graves accusations de corruption sont portées contre lui, et qu'un des juges a déjà déclaré que l'honorable député doit être invalidé ....

M. W. J. ROCHE : L'honorable député affirme-t-il un fait ou bien puise-t-il dans sa propre imagination ?

M. BOYCE : L'honorable député ne siège ici que par suite d'une décision de la cour suprême basée sur l'interprétation technique du Statut. Sa vie politique ne tient qu'à un fil, et ce fil ne peut se briser que lorsque ce juge aura été nommé. L'épée de Damoclès est suspendue sur sa tête ; prête à tomber, dès qu'un juge aura été nommé.

M. J. W. ROCHE : Je vais passer le dossier à l'honorable député et qu'il essaie d'y trouver, s'il le peut, la preuve de ce qu'il avance.

M. BOYCE : Sans doute, pour l'honorable député la lecture de ce dossier est fort intéressante, et il a obtenu un véritable succès, à son propre point de vue, à titre de plaideur, il est heureux et il croit que tout le monde devrait l'être. Il est ce qu'on appelle un rusé plaideur. Il a habilement échappé à la poursuite des tribunaux de la Nouvelle-Ecosse et il pense sans doute que si on s'empresse trop de faire cette nomination de juge, il lui sera plus difficile de continuer à se dérober à la poursuite des tribunaux, comme il l'a fait jusqu'ici. Véritable épave politique, ballottée çà et là par le flux et le reflux de l'onde, il ignore sur quel écueil ou sur quelle batture il ira échouer.

Etudions maintenant la situation du député de Colchester (M. Laurence) qui, dit-on, a en portefeuille la promesse de cette place de juge. Mais, si dame rumeur dit vrai, on lui a dit qu'il ne serait pas prudent de faire une consultation populaire dans ce comté, de peur qu'un conservateur ne soit élu. Et voilà pourquoi on refuse aux citoyens de la Nouvelle-Ecosse ce juge dont le besoin se fait si vivement sentir. Est-ce vrai ? Je ne suis pas le premier qui l'affirme. Est-il vrai qu'on a promis au député de Colchester (M. Laurence) cette charge importante et qu'il détient cette promesse, depuis plusieurs mois ?

L'hon. M. AYLESWORTH : Si l'honorable député me pose la question, je serai heureux de lui apporter ma réponse. Cette réponse, la voici : il n'y a pas un mot de vrai en tout cela.

M. BOYCE : Parfois, le ministre de la Justice nous éclaire fort volontiers, mais quelquefois, il y met moins de bonne volonté. L'avenir se charge de la réponse. Voilà ce que je me contente de dire, pour le moment. Et dans quelle étrange posture le ministre ne se trouverait-il pas, si, en présence même de sa dénégation, le député de Colchester était nommé à cet emploi vacant ? Le ministre de la Justice pourrait-il le nier ?

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. BOYCE : Le député de Colchester (M. Laurence) serait enchanté de savoir cela, s'il était ici.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je nie absolument qu'il existe de promesse ou d'entente quelconque, à cet égard.

M. BOYCE : La résolution présentée par le chef de l'opposition est, à mes yeux, frappée au coin de la modération. Je ne veux pas m'étendre longuement sur les faits déjà mis devant la Chambre. Une vacance s'est produite à la cour suprême de la Nouvelle-

Ecosse, cette vacance, datant du 27 mars dernier, a été occasionnée par l'élévation de M. le juge Fraser au poste de lieutenant-gouverneur de la province. Voilà un premier fait. Voici un autre fait : c'est que l'expédition des affaires litigieuses pendantes devant les tribunaux et intéressant la commodité du public, a souffert et souffre encore gravement de la temporisation apportée par le Gouvernement dans la nomination de ce juge à la cour suprême. On n'a pas encore allégué une seule raison valable. Pourquoi n'a-t-on pas fait cette nomination ? Quelle est la difficulté qui empêche le Gouvernement de faire choix d'un titulaire possédant les aptitudes et les qualités voulues pour l'exercice des fonctions de cette charge de juge de la cour suprême ? Jusqu'ici il ne s'est pas présenté de difficulté. Jusqu'à présent, ces nominations se sont effectuées dans un délai légitime, et quelques-unes d'entre elles ont été bien vues du peuple canadien. Mais il s'agit ici d'une nomination qu'on a laissé traîner en longueur, sans qu'il y ait de perspective immédiate de la solution du problème. Le retard apporté dans cette nomination entraîne de graves conséquences pour la population de la Nouvelle-Ecosse, et les députés de cette province ne sauraient prendre la parole ici et affirmer, l'un après l'autre, que ce n'est pas là un grave inconvénient, une source de retards préjudiciables et de dépenses pour les plaideurs de la Nouvelle-Ecosse, dont les affaires sont soumises à ces tribunaux. Personne n'a révoqué en doute les faits présentés à la Chambre par le chef de l'opposition, relativement à l'impuissance dans laquelle se débattent les tribunaux pour l'expédition de la besogne judiciaire, en l'absence de ce juge, et sans doute les députés de la Nouvelle-Ecosse ne sauraient les révoquer en doute, surtout les membres du barreau qui sont au courant de la situation. La chose va sans dire, il faut exclure de ce nombre le député d'Halifax (M. Roche) qui est si vivement intéressé à ce qu'il ne soit pas nommé de juge à la cour suprême. Mais il s'agit d'une affaire d'urgence pour les citoyens de la Nouvelle-Ecosse et voici à quoi se résume la question : faut-il tenir compte, en premier lieu, des exigences du parti libéral, ou bien faut-il consulter d'abord la commodité et les intérêts du peuple canadien ? Voilà la question que le ministre de la Justice doit résoudre. S'il sait et s'il est convaincu que pareille situation existe en Nouvelle-Ecosse, assurément il comprend la gravité de la résolution présentée, ce soir, à la Chambre par le chef de l'opposition.

Il s'agit d'une proposition fort grave et je l'espère, le ministre de la Justice ne pense pas qu'avec un rire et une raillerie, à l'adresse de cette proposition, il peut régler la chose à la satisfaction des citoyens de la Nouvelle-Ecosse, s'il croit, dans son insigne sagesse, l'avoir réglée à sa propre satisfaction et à celle du Gouvernement? Cette question mérite de la part du ministre de la Justice plus de délibération, plus de gravité et une meilleure réponse que celle qu'il a daigné donner. Avec ce ton satirique dont il est coutumier, il nous a dit qu'il ferait bientôt cette nomination ; ce qui donne à entendre à la Chambre que la chose se fera, quand le Gouvernement et le ministre de la Justice seront prêts. Cette nomination est au bénéfice des citoyens de la Nouvelle-Ecosse. Il y va de leurs intérêts, et c'est leur droit, c'est aussi leur prérogative et leur commodité qui sont en jeu, et le Gouvernement j'espère, apportera à l'étude de la question le soin et la délibération que son importance demande ; et dans un délai raisonnable, eu égard aux circonstances, ce qui veut dire immédiatement, le ministre de la Justice comprendra qu'il ne siège pas uniquement à titre de politicien, de partisan du cabinet libéral, chargé de pacifier les différends et de soigner les intérêts du Gouvernement, mais qu'il est ici à titre de ministre de la Justice, de principal officier judiciaire de l'exécutif ayant le devoir de veiller à la protection des intérêts judiciaires du peuple. Un sourire, un sarcasme de sa part, voilà une triste manière de répondre à un argument comme celui présenté par le chef de l'opposition. Si l'honorable député cherche à nier cette proposition, qu'il prenne la parole, aussi volontiers qu'il l'a déjà fait et qu'il affirme qu'il n'y a pas un mot de vrai dans cette proposition. Qu'il vienne déclarer qu'il ne s'interpose point entre le parti et le public ; qu'il déclare, dis-je, qu'il ne se sert pas de la nomination des juges pour soigner les intérêts de son parti, afin d'empêcher ce parti de perdre Colchester ou pour ne pas faire péricliter le mandat d'un des députés de la droite. Que le ministre avoue donc la chose, de bon gré.

Pour résumer toute la situation, le ministre de la Justice donne au pays une piètre excuse qui ne saurait guère être acceptable qu'à ses collègues et aux députés ministériels ; or, quelques-uns d'entre eux ne sont guère satisfaits.

Je vois d'ici le député d'Halifax (M. Roche), la figure épanouie, l'air tout souriant; mais il en est d'autres, parmi ses collègues, qui voient d'un mauvais œil l'inaction du ministre de la Justice en pareille matière. S'il tient à sauvegarder sa réputation politique, s'il tient à conserver intacte la réputation du ministre de la Justice, qu'il examine la situation et se rende compte des intérêts en jeu ; et alors qu'il étudie sa propre situation ; qu'il prenne l'initiative que lui impose le devoir ; qu'il serve le peuple canadien et non pas les exigences d'un parti politique.

M. J. M. MACDONALD (Pictou) : Monsieur l'Orateur, en présentant cette motion, le chef de l'opposition, sans doute, est convaincu qu'il existe en Nouvelle-Ecosse relativement aux affaires judiciaires, un état de choses qui l'autorise à nous rappeler qu'une

injustice y est perpétrée et sans doute aussi, il suppose qu'il a des preuves qui l'autorisent à prendre cette attitude. A titre de membre du barreau de la Nouvelle-Ecosse, ayant dans une certaine mesure, exercé ma profession devant les tribunaux, et intéressé que je suis dans le mode suivi pour l'expédition des affaires en litige, je tiens à présenter une ou deux courtes observations. A mon avis, en discutant cette question, il faut éliminer du débat ces allusions de nature personnelle que certains députés se sont permises. Je n'ai rien à redire au ton des observations que nous a présentées le chef de l'opposition ; seulement je dois dire qu'on s'est permis à l'endroit du ministre de la Justice certaines insinuations qui ne font guère honneur à leurs auteurs. Je pose la question : est-il vrai, monsieur l'Orateur, que la Nouvelle-Ecosse éprouve de graves inconvénients du retard apporté à remplir la vacance occasionnée par l'élévation de M. le juge Fraser au poste de lieutenant-gouverneur de cette province ? Si c'est là un fait, s'il est vrai qu'il existe parmi les citoyens de cette province une vive agitation au sujet de l'état de choses allégué, alors le chef de l'opposition est autorisé par là même à saisir la Chambre de cette résolution. Mais s'il est vrai, d'autre part, que pareille clameur ne s'y fait pas entendre, qu'on ne se plaint pas d'inconvénients qui résulteraient de cette situation, alors je prétends que la Chambre ne doit pas s'occuper de la délibération de cette résolution et qu'elle a le devoir de la repousser.

Examinons la situation. Le chef de l'opposition le sait parfaitement, à venir jusqu'au moment où la cour d'appel a tenu ses séances, en novembre, rien, absolument rien ne pouvait autoriser qui que ce soit à alléguer que le retard apporté dans la nomination d'un juge au poste vacant eût nui à l'expédition des affaires judiciaires.

M. R. L. BORDEN : Je n'admets pas cela.

M. MACDONALD : Alors il me faudra peut-être prouver mon point. Je rappellerai au chef de l'opposition un fait de date encore assez récente : quand M. le juge Henry, un des juges de la cour, fut malheureusement, frappé d'une cruelle maladie et demeura invalide pendant une période de presque deux ans, le tribunal a continué à expédier sa besogne d'une façon satisfaisante, sans qu'il se soit élevé de plainte.

M. R. L. BORDEN : Voici le fait auquel j'ai voulu faire allusion : c'est qu'à deux reprises différentes, il a fallu renvoyer le grand juré pendant plusieurs jours, au cours de la session des assises, l'automne dernier.

M. MACDONALD : Je reviendrai sur ce point. Voici ce qu'il importe de bien retenir, pour le moment : c'est que, lorsque M. le juge Henry fût frappé par la maladie, il ne restait que six juges pour l'expédition des affaires, et cependant personne ne s'est plaint d'inconvénients quelconques.

L'hon. M. FIELDING : Est-ce que M. Ritchie, à cette époque, a écrit quelque lettre à cet égard ?

M. MACDONALD : Non, je ne le crois pas ; rien n'indique qu'il l'ait fait. Le chef de l'opposition le sait parfaitement, vu la haute situation qu'il occupe au barreau de la Nouvelle-Ecosse : le septième juge, dans cette province, est, pour ainsi dire, un juge de réserve. Le chef de l'opposition n'admet pas qu'il ait existé d'inconvénients antérieurement à l'époque où la cour d'appel siégea, en novembre.

M. R. L. BORDEN : Je n'admets point qu'il n'existât pas d'inconvénients.

M. MACDONALD : Eh bien, il n'existait pas d'inconvénient, à l'époque où se firent les tournées des juges, en juin. Je suis en mesure d'affirmer ce fait ; car j'étais, à cette époque, dans la province ; j'avais à plaider certaines causes devant ces tribunaux, et j'ai dû me tenir au courant des affaires judiciaires. En octobre, il n'existait aucune difficulté dans l'expédition des affaires par les juges, au cours de leurs tournées, en Nouvelle-Ecosse, en dehors d'Halifax. J'ajoute qu'en octobre, la situation des affaires judiciaires, à Halifax, était précisément ce qu'elle eût été, si on eût nommé un juge au poste vacant. L'honorable député ne saurait le nier. En effet, ce qui a eu lieu aux séances des assises tenues en octobre, à Halifax, alors qu'un seul juge préside aux assises, serait également arrivé, s'il y eût eu un plus grand nombre de juges disponibles. Le juge qui présida à l'expédition des affaires de la ville, à Halifax, présida aussi, je suppose, aux assises en octobre. La cour d'appel ne siégeait point ; le juge en question ne s'occupa que des affaires locales, et il n'avait d'autre besogne à expédier que les affaires du tribunal auquel il avait le devoir de présider ; et s'il a voulu ajourner les délibérations du tribunal, il eût tout aussi bien pu le faire, si un septième juge eût participé à l'expédition des affaires réglées par six juges, seulement. Il n'a pas été formulé de plainte à l'égard de la façon dont ce juge s'est acquitté de ses devoirs. Le juge qui présidait à l'expédition des affaires locales, à Halifax, est bien celui-là même qui, de son propre mouvement, sans qu'il eût d'autre cour à présider, a décié d'ajourner les délibérations du tribunal.

M. R. L. BORDEN : Voulez-vous dire qu'en agissant ainsi, il ait commis une irrégularité ?

M. MACDONALD : Il n'existe aucun document qui indique à quel mobile il a obéi, en cela. J'ai sous les yeux la lettre du président du barreau à cet égard. Rien, absolument rien n'indique à quel mobile il a

obéi, en agissant ainsi. Or, l'honorable député doit convenir, c'est à bon droit que je l'affirme, que ce juge local était chargé de présider aux assises à Halifax, il n'y avait pas d'autre besogne judiciaire qui réclamât son attention, à un autre tribunal.

M. R. L. BORDEN : En toute justice pour ce juge, il faut dire qu'à cette époque, il était obligé de s'occuper de l'instruction des causes, au civil, à Halifax, et en outre, de siéger en Chambre.

M. MACDONALD : Et c'est précisément ici le point sur lequel, je crois, l'honorable député tombera d'accord avec moi. Je le répète, il est reconnu, en Nouvelle-Ecosse, que le septième juge est un juge de réserve. Mais il existe un règlement de cour—établi par tous les juges, portant que s'il arrive qu'un juge soit obligé de siéger en chambre, à tour de rôle, pour une période de deux mois, ce juge n'a pas qualité pour s'occuper d'autres affaires judiciaires. Et qu'est-il obligé de faire, à titre de juge siégeant en Chambre? Le mardi matin, il est tenu de se rendre à la cour, à onze heures, et d'y siéger, pendant une heure et demie, pour y entendre les motions, puis d'y retourner, le vendredi matin, à la même heure, pour faire la même besogne, et voilà toute la besogne qui lui incombe, pendant toute la semaine. Voilà la règle de pratique établie par les juges eux-mêmes et à mon avis et de l'avis de nombre de personnes, cette règle n'empêcherait pas un juge de siéger à la cour d'appel, à une époque quelconque, au cours des deux mois. A tout événement, c'est là un inconvénient auquel les juges eux-mêmes pourraient parer, en statuant que le juge siégeant en chambre devra aussi siéger à la cour d'appel ; et s'il en était ainsi, personne n'y trouverait matière à critique et on ne se plaindrait pas de retards apportés à l'expédition des affaires judiciaires.

Je me permettrai de donner lecture d'une lettre écrite par l'honorable juge sir Robert Weatherbe. Mon honorable ami en a cité une de M. Ritchie, le président de l'association du barreau de la Nouvelle-Ecosse. M. Ritchie est un avocat distingué, mais c'est aussi un politicien très avisé et un zélé partisan de mon honorable ami. Je ne crains pas d'être contredit en affirmant que si l'état de choses existant pouvait donner lieu à des plaintes de la part du public, M. Ritchie n'hésiterait pas à le dire. Mais il ne dit pas dans sa lettre que la situation cause du mécontentement dans la Nouvelle-Ecosse. Les honorables députés de Lincoln et d'Algoma-ouest, ont cherché à faire croire que la population de cette province était sur le point de s'insurger, parce que l'administration de la justice était négligée. Or, sur ce point nous avons le témoignage de M. Ritchie, et je ne crois pas lui manquer en disant qu'il n'aurait pas négligé une seule occasion d'adresser des reproches au Gouvernement. Dans sa lettre du 29 janvier il dit :

Je n'ignore pas que le nombre des contestations dans la Nouvelle-Ecosse à l'heure actuelle n'est pas grand, et que les causes en appel devant notre cour suprême sont généralement instruites et jugées avec beaucoup de célérité. Mais comme je l'ai dit, il résulte de l'état actuel des choses en ce qui regarde la composition du tribunal quelque inconvénient, et j'ai pensé qu'il était peut-être de mon devoir de signaler le fait à votre attention.

Il n'est pas du tout prouvé que cette lettre a été écrite en conformité d'une résolution du conseil de l'ordre des avocats, et que M. Ritchie ne l'a pas écrite de son propre mouvement. Je fais partie de ce conseil, et bien que je n'aie pu assister à la réunion tenue il y a quelques semaines, je n'ai vu aucune résolution déclarant qu'il existe un mécontentement ou des inconvénients. Le plus qu'on puisse dire en s'appuyant sur cette lettre de M. Ritchie, c'est que certains inconvénients se sont présentés le 29 janvier de cette année. Il n'y a rien qui démontre qu'il en existait avant cette date. M. Ritchie ne mentionne que deux causes qui ont été retardées; il y a celle du mois d'octobre, aux assises criminelles et ce retard doit être attribué au juge qui a prononcé le renvoi. Le retard se serait produit, quel que fut le nombre de juges présents: l'autre cause est celle du 29 janvier. Il dit :

Aujourd'hui, la cour n'ayant pas le quorum nécessaire a été obligée de remettre à huitaine l'audition de six causes dont c'est le tour d'être entendus et qui sont prêtes. Trois juges seulement étaient présents aujourd'hui, et les appels en question étaient de jugements rendus par l'un ou l'autre de ces trois juges. Les autres causes figurant au rôle au nombre de deux seulement seront appelées demain.

Permettez-moi de dire que si le juge qui siégeait en chambre, en vertu de cette règle absurde de.... En ma qualité d'avocat plaidant devant cette cour, je n'hésite pas à déclarer que cette règle n'a pas sa raison d'être; si les juges abrogeaient cette règle, on n'aurait pas de difficulté à réunir le quorum.

L'hon. M. AYLESWORTH : Le juge en chambre aurait pu changer de place avec celui qui avait jugé la cause en première instance.

M. E. M. MACDONALD : Le juge en chef Weatherbe constate la même chose :

Hier, la cour s'est ajournée jusqu'à mercredi, 23 courant, à laquelle date elle siégera pour entendre la suite des plaidoiries.

M. R. L. BORDEN : Sa lettre est datée du 18 janvier.

M. E. M. MACDONALD : Le savant juge dit :

Cet ajournement ne sera pas préjudiciable à l'intérêt public, comme je l'ai télégraphié

l'autre jour à M. Newcombe, à la demande du juge Meagher.

Ainsi, le juge en chef de la Nouvelle-Ecosse déclare que le public n'aura pas à souffrir de cet ajournement. Le juge en chef, en signalant la situation au sous-ministre de la Justice, écrivait à une date où il pouvait redouter des embarras, et il énumère une série d'inconvénients à prévoir mais ne découlant pas nécessairement du retard apporté à la nomination d'un nouveau juge.

Je crois, cependant, devoir ajouter que s'il n'existe qu'une vacance sur le banc, il faut aussi tenir compte de l'absence de M. le juge Townsend qui a obtenu un congé et qui est sur le point, je crois, de partir pour l'étranger. Dans ce cas le nombre des juges se trouvera diminué de deux.

Un autre juge, comme la loi le prescrit et comme il est indiqué au tableau, devra, durant les mois de janvier et février, instruire les causes et entendre les motions en chambre. Il resterait encore quatre juges, le quorum ordinaire, pour l'audition des appels, mais le 29 du courant, un de ces quatre juges devra aller siéger à Sydney, dont le rôle est généralement chargé.

Il n'en resterait plus que trois pour l'audition des appels; mais comme le juge qui a rendu le jugement dont on appelle ne saurait siéger, il ne resterait plus que deux juges disponibles dans ces cas.

Cela en supposant que M. le juge Meagher qui est parti pour New-York, pour voir son fils gravement malade, reviendra, comme on s'y attend, avant que le tribunal se réunisse mercredi. Dans le cas de maladie ou d'absence des autres juges, il suffit de trois juges pour siéger sur le banc.

C'est le 18 janvier, que le juge en chef fait savoir pour la première fois au sous-ministre de la Justice, que des difficultés pourraient surgir, mais il déclare en même temps, qu'il n'en est pas encore survenu. Mais il ajoute que le 19 février, alors qu'un des juges devra se rendre à Sydney pour les assises criminelles, on pourrait se trouver embarrassé.

Qu'est-il arrivé ? Le juge Meagher fut obligé d'aller à New-York auprès de son fils malade. Le juge Townshend, qui avait obtenu un congé, il y a un an, s'est absenté il y a quelques semaines et le juge Longley se rendit à Sydney pour les assises criminelles. Il restait trois juges à Halifax, mais en vertu de cette règle absurde, l'un d'eux n'avait pas qualité pour siéger, parce qu'il avait été le juge en chambre, deux heures par semaine. On s'est donc trouvé dans un certain embarras, bien que je sois informé par un membre du barreau avec lequel j'ai causé de l'affaire, que toutes les causes ont été plaidées, à l'exception de celle de Monaghan, et que tous les jugements sont rendus, moins six qui seront prononcés le 12 mars. Mon honorable ami a mentionné trois ou quatre avocats que le Gouvernement aurait pu nommer à la cour suprême ; or, sur ces quatre, il y en a deux qui ne pourraient pas juger la cause de Monaghan. Si cette cause n'a pas été entendue ce n'est pas parce que le Gouvernement n'avait pas fait la nomination, mais parce que le jour du procès, un des juges a dû s'absenter pour assister aux funérailles d'un parent, en province.

Ce sont des détails qu'il est bon de mentionner et que le pays doit connaître. Il n'y a pas d'intérêt de faire croire au public que la population de la Nouvelle-Ecosse est très montée à propos de cette affaire. La lettre du juge en chef, en date du 18 janvier, démontre que jusqu'à cette date, aucune difficulté n'était survenue. Nous ne sommes encore qu'en février, et vu que l'honorable ministre de la Justice déclare que la nomination sera faite incessamment, et qu'il y aura sept juges à l'ouverture de la cour d'appel, le 12 mars, je ne comprends pas l'insistance de l'honorable chef de l'opposition à vouloir discuter cette question devant la Chambre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député prétend-il que le Gouvernement est excusable de retarder la nomination jusqu'à ce que la population se plaigne et se réunisse en assemblée pour protester ?

M. E. M. MACDONALD : Quand l'honorable chef de l'opposition demande à la Chambre de déclarer qu'il existe un mécontentement général lorsqu'il n'en existe pas, je dis que son projet de résolution ne doit pas être adopté.

M. R. L. BORDEN : Ai-je fait une seule assertion qui ne fût pas conforme aux faits?

M. E. M. MACDONALD : L'honorable député a prétendu que les affaires avaient été retardées.

M. R. L. BORDEN : Et je l'ai prouvé.

M. E. M. MACDONALD : Pas par les lettres que l'honorable député a lues.

M. R. L. BORDEN : J'ai lu. . .

M. E. M. MACDONALD : J'ai discuté la lettre de M. Ritchie, le président de l'association des avocats, qui est assurément un témoin bien disposé envers mon honorable ami. Cette lettre fait voir que dans deux occasions seulement, des difficultés auraient pu se présenter. J'ai expliqué que dans une de ces deux occasions la nomination de plusieurs nouveaux juges n'aurait rien changé, et dans l'autre, j'ai expliqué aussi que la difficulté provenait de l'absence des juges pour cause de maladie dans leur famille ou autre raison, et que les juges auraient pu abroger un règlement absurde, ce qui aurait aplani toutes les difficultés.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député nie-t-il les nombreux cas que j'ai cités ?

M. E. M. MACDONALD : Je n'ai entendu citer qu'un cas, dans lequel il y a eu du retard, et c'est la cause de Monaghan.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami n'a pas l'oreille très fine.

M. BENNETT (Simcoe-est): Lorsque cette question est venue en discussion, il y a quelques jours, je me suis permis certaines remarques qui ont fourni au " Globe " de Toronto, l'occasion de dire que j'avais accusé les juges d'Ontario de toute sorte de crimes et de délits.

Quand l'espace réservé aux articles de fond n'est pas consacré à défendre quelques transactions véreuses, dans lesquelles, bien souvent, les propriétaires du " Globe " sont personnellement impliqués, ce journal s'occupe de vilipender les députés de l'opposition qui osent adresser le moindre reproche au Gouvernement, ou à ceux qui en reçoivent des faveurs. Par conséquent, je n'ai pas été surpris des attaques du " Globe " et j'ai lieu de me réjouir d'un écrit de M. Goldwin Smith, dans le " Weekly Sun ", approuvant ma conduite dans cette affaire.

Si ceux d'entre nous qui n'habitent pas la province d'Ontario pouvaient mesurer, même en imagination la profondeur de l'abime qui sépare un gentilhomme, un savant, un homme universellement admiré, comme M. Goldwin Smith, d'un personnage obscur et méprisé comme le rédacteur du ' Globe ", ils pourraient se faire une idée de la valeur qu'il convient d'attacher à ces éloges de M. Goldwin Smith. L'écrit débutte ainsi :

Il ne peut y avoir de doute, et le Gouvernement et ses organes ne peuvent nier, que les nominations à la magistrature ont été considérées comme des faveurs politiques. Ce sont plutôt les services rendus dans les élections que la valeur du titulaire qui détermine le choix.

L'opinion exprimée ici, si clairement par M. Goldwin Smith, est celle des neuf dixièmes des libéraux indépendants d'Ontario. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a prouvé au delà de tout doute, que le Gouvernement ne devrait pas nommer un nouveau juge dans la Nouvelle-Ecosse, parce qu'il y en a déjà assez. J'espère qu'il joindra l'exemple au précepte, et que lorsqu'il s'agira de voter les émoluments des juges de cette province, il demandera que le crédit affecté à cette fin soit diminué des appointements d'un juge.

Ce que nous avons à discuter ce soir, c'est de savoir si la magistrature de ce pays doit ou non jouir de la confiance et du respect du public. La députation de la Nouvelle-Ecosse sera peut-être surprise d'apprendre qu'une forte proportion de la population d'Ontario est en faveur d'une magistrature élective, parce qu'on se dit que si un juge était l'élu d'un parti politique, pour faire honneur à ce parti et assurer sa réélection, il travaillerait à rehausser la dignité de la magistrature. La province d'Ontario a beaucoup souffert de l'intervention des juges dans des questions purement politiques. Je ne mentionnerai, à titre d'exemple, que la seule affaire Gamey, qui est devenue célèbre. Cette affaire aurait dû être confiée à une commission parlementaire et si le chancelier Boyd voulait dire ce qu'il pense, dans son for intérieur, il avouerait aujourd'hui qu'il regrette de s'être mêlé de cette enquête. Du rôle joué par le chancelier Boyd, je ne dirai qu'une chose, c'est que le public, dans Ontario, sait à quoi s'en tenir sur cette affaire. Le chancelier Boyd est au premier rang par ses talents ; il possède des qualités éminentes, mais lui-même et tous ses admirateurs, doivent regretter aujourd'hui qu'il ait été mêlé à cette affaire Gamey. Nos juges n'occupent plus dans l'estime publique, la place qu'il y occupaient, il y a quelques années, et M. Goldwin Smith en donne la raison quand il dit : " Dans ces nominations on ne considère pas uniquement le mérite ; il faut d'abord que celui qui sera nommé ait rendu des services à son parti."

M. Goldwin Smith dit encore, et ici, il exprime l'opinion des conservateurs et des libéraux :

Sir John Macdonald n'était pas scrupuleux, cependant il est dû à sa mémoire de dire que dans le choix des magistrats il a généralement fait preuve d'un respect des principes dont son successeur s'est manifestement débarrassé.

Cela est vrai. Sir John Macdonald n'a jamais livré la magistrature d'Ontario, en pâture aux appétits des politiciens. C'est lui qui a nommé à la cour suprême du Canada, l'honorable juge Maclennan, un libéral avéré, et un candidat libéral dans une circonscription électorale d'Ontario. C'est lui qui a élevé à la magistrature le juge McMahon, un des juges les plus savants et les plus respectés de la province, et qui fut aussi un candidat du parti libéral. C'est lui qui a élevé l'honorable juge Armour, à la charge de juge en chef, bien qu'il fut un libéral reconnu.

Je défie les honorables membres de la droite de citer un seul cas où le gouvernement libéral ait élevé un conservateur à la magistrature ou même donné de l'avancement à un juge conservateur. Dans Ontario, pour être nommé juge de la cour supérieure ou de la cour de comté, il faut, avant tout, être libéral. Le Gouvernement a mérité le reproche qu'on lui fait d'avoir diminué le respect du public pour la magistrature.

Le projet de résolution déposé par l'honorable chef de l'opposition, dit que le Gouvernement en laissant cette position de juge dans la Nouvelle-Angleterre vacante pendant près d'un an a manqué à son devoir et mérite la réprobation de la Chambre. Qui osera le nier? Qui osera dire, qu'en négligeant pendant un an de remplir cette vacance, le Gouvernement n'a pas manqué à son devoir? L'honorable ministre de la Justice, lui-même l'avoue, puisqu'il annonce que la nomination sera faite d'ici à quelques semaines. Si on a pu être onze mois sans ce juge, pourquoi pas deux ans? La vérité,

c'est qu'on sacrifie l'intérêt public aux nécessités politiques. Parlant de la magistrature d'Ontario, M. Goldwin Smith dit :

L'abus fut porté à son comble lorsque le Gouvernement, pour sortir de quelque embarras d'ordre intime, désigna sous le plus futile prétexte un de ses membres qui n'avait pas exercé sa profession depuis plus de vingt ans, qui en réalité n'appartenait pas à la corporation des avocats, pour occuper la place de juge en chef, et lui confia le soin, non seulement de juger les causes les plus importantes, mais aussi de décider de la vie ou de la mort d'un homme.

Le cas en question est de notoriété publique dans Ontario. Pendant deux ans, le Gouvernement fit miroiter aux yeux des politiciens, la place de juge en chef de la cour d'échiquier. Qu'arrivera-t-il, si on ne fait pas cesser ces abus? Peut-on espérer que les électeurs continueront à avoir confiance dans leurs représentants, si les journaux peuvent dire impunément qu'un député a la promesse d'une place de juge vacante, et si ce nom est colporté d'une extrémité à l'autre du pays? Le rôle de ce député est abaissé à celui d'un salarié que le Gouvernement fait agir à sa guise.

L'honorable ministre de la Justice a feint l'indignation lorsque certains membres de la gauche insinuèrent que cette place de juge était réservée à l'honorable député de Colchester. L'honorable ministre des Finances aussi prit feu à cette seule supposition. Tous deux ont nié énergiquement que la place eût été promise à l'honorable député de Colchester.

C'est une manière de s'en tirer, mais attendons les résultats. Quand la nomination sera faite, dans quelques semaines, si c'est l'honorable député de Colchester qui est désigné, le public saura le cas qu'il convient de faire de la parole de ces deux ministres. Ce sera une preuve de plus que les promesses des membres du Gouvernement ne peuvent être acceptées que sous bénéfice d'inventaire.

Toute l'affaire se résume à ceci : les députés de la province de la Nouvelle-Ecosse et plus particulièrement l'honorable ministre des Finances s'imaginent pouvoir faire des choux et des raves des places de juges dans cette province. Tout récemment, n'avons-nous pas vu M. Russell, un des plus obstinés partisans qu'il y eut dans cette Chambre élevé à la dignité de magistrat ? Peu de temps après, c'était le tour du juge Fraser. Il était à peine installé que les honorables membres de la droite, se trouvant dans un grand embarras pour nommer un lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse lui demandèrent de leur venir en aide. Ce juge complaisant ne trouva pas au-dessous de sa dignité de déposer l'hermine et d'accepter la position pour rendre service à ses amis politiques.

Qu'est-ce que le public de la Nouvelle-Ecosse pensera de ces nominations de juge, à l'avenir, surtout après la déclaration du ministre de la Justice qui a presque formellement laissé entendre que l'honorable député de Colchester ne serait pas nommé à cette position ?

Si le Gouvernement a retardé de faire cette nomination, ce n'est pas que le temps lui ait manqué. Il n'a fait que cela, dans les autres provinces, depuis onze mois. Comme quelqu'un l'a dit ce soir, sans que personne n'osa le nier, le Gouvernement a nommé au delà de vingt-quatre juges depuis que cette place est vacante ; et bien plus, il voudrait forcer certains magistrats à prendre leur retraite pour créer d'autres vacances.

L'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) a renoncé, pour un temps, à défendre les opérations de dragage de son gendre et de l'associé de son gendre, pour s'en prendre à un juge du comté de Simcoe, contre lequel je n'ai jamais entendu proférer une seule plainte, bien que j'habite au cœur même de ce comté. Je suis informé qu'on fait des démarches pour le démettre. Je ne crois pas que l'honorable député de Rainy-River ait quelques griefs personnels contre ce magistrat, pour démander sa démission ; je crois plutôt qu'il agit à l'instigation de quelqu'un qui préfère rester dans l'ombre et qui a une vengeance à exercer contre le juge du comté de Simcoe.

Tout cela démontre que les honorables membres de la droite sont tellement affamés de places de juges et autres, qu'ils ne peuvent attendre que la mort fasse son œuvre.

Le Gouvernement n'a pas d'excuse pour n'avoir pas rempli cette vacance dans la magistrature de la Nouvelle-Ecosse. Il avait sous la main tout ce qu'il lui fallait dans la personne de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et dans celles de quelques autres députés mentionnés par l'honorable chef de l'opposition. Un nouveau juge est nécessaire dans cette province puisque le ministre de la Justice a déclaré cet après-midi qu'il en nommerait un bientôt. Ce retard ne peut être attribué qu'à des raisons politiques. Le Gouvernement ne se soucie pas de faire une élection à présent dans cette province et si on doit laisser des places de juge vacantes pendant des mois et des mois, pour attendre l'occasion favorable de faire une élection, la magistrature de cette province n'en sera pas rehaussée dans l'estime des électeurs, qu'ils soient libéraux, conservateurs ou indépendants. Cette inaction imprime à la réputation du Gouvernement une tache dont il ne se lavera pas entièrement, lui qui met d'ordinaire tant d'empressement à remplir ces vacances dans les autres provinces et même dans la Nouvelle-Ecosse.

(L'amendement de M. R. L. Borden est mis aux voix).

ONT VOTE POUR:

| MM. | MM. |
|---|---|
| Alcorn, | Hughes (Victoria), |
| Ames, | Jackson (Elgin), |

Armstrong, Lake,
Avery, Lalor,
Barker, Lancaster,
Barr, Lennox,
Bennett, Lewis,
Bergeron, Macdonell,
Blain, Maclean (York-sud),
Borden (Carleton), McLean
Boyce, (Queen, I.P.-E.),
Brabazon, Monk,
Bristol, Morin,
Broder, Northrup,
Chishold (Huron), Perley,
Christie, Porter,
Clare, Reid (Grenville),
Clements, Smith (Wentworth),
Cockshutt, Sproule,
Crocket, Taylor,
Daniel, Walsh (Huntingdon),
Fowler, White,
Gunn, Wilmot,
Haggart, Wilson
Henderson, (Len.-et-Adding.),
Herron, Wright (Muskoka)—50.

ONT VOTE CONTRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Aylesworth, | Laurier (sir Wilfrid), |
| Black, | Lavergne |
| Borden | (Drum.-et-Arth.), |
| (sir Frederick), | Law, |
| Bourbonnais, | LeBlanc, |
| Brown, | Lovell, |
| Caldwell, | Macdonald, |
| Calvert, | Maclean (Lunenburg), |
| Campbell, | McCool, |
| Carney, | McCraney, |
| Carrier, | McIntyre (Strathcona), |
| Cash, | McKenzie, |
| Chisholm | McLennan, |
| (Antigonish), | Marcile (Bagot), |
| Clarke, | Marcil (Bonaventure), |
| Conmee, | Martin (Montréal, Ste- |
| Copp, | Marie), |
| Cyr, | Martin (Wellington), |
| Delisle, | Mayrand, |
| Derbyshire, | Meigs, |
| Desjardins, | Oliver, |
| Dubeau, | Pardee, |
| Dyment, | Paterson, |
| Ethier, | Pickup, |
| Fielding, | Proulx, |
| Finlay, | Ratz, |
| Finlayson, | Reid (Ristigouche), |
| Fisher, | Roche (Halifax), |
| Fortier, | Ross (Rimouski), |
| Galliher, | Rousseau, |
| Gauvreau, | Savoie, |
| Geoffrion, | Schell (Glengarry), |
| German, | Sinclair, |
| Gervais, | Smith (Nanaïmo), |
| Girard, | Stewart, |
| Gordon, | Telford, |
| Hall, | Templeman, |
| Harty, | Tobin, |
| Hughes | Tolmie, |
| (King, I.P.-E.), | Turgeon, |
| Johnston, | Verville, |
| Kennedy, | Watson, |
| Knowles, | Wright (Renfrew), |
| Lachance, | Zimmerman.—83. |

ONT PAIRE :

| MM. | MM. |
|---|---|
| Ministériels. | Opposition. |
| Parmelee, | Worthington, |
| Greenway, | Tisdale, |
| Logan, | Lefurgey, |
| McColl, | Ward, |
| Ross (Yale-Caribou), | Martin (I.P.-E.), |
| Turriff, | McCarthy (Calgary), |
| Emmerson, | Foster, |
| Schell (Oxford), | Seagram, |
| Brodeur, | Osler, |
| Smith (Oxford), | Kemp, |
| Wilson (Russell), | Cochrane, |
| Lemieux, | Stockton, |
| Robitaille, | Léonard, |
| Crawford, | Roche (Marquette), |
| Grant, | McLaren, |
| Sifton, | Ganong, |
| Guthrie, | Pringle, |
| Miller, | Marshall, |
| Boyer, | Forget, |
| Macpherson, | Staples, |
| Greenway, | Schaffner, |
| Dugas, | Paquet, |
| Sloan. | Elson. |

M. LOGAN : J'avais pairé avec l'honorable député de Prince (M. Lefurgey) et j'ai voté par inadvertance. Je désire retirer mon vote.

M. TAYLOR : L'honorable député de l'Islet (M. Paquet) n'a pas voté.

M. PAQUET : J'ai pairé avec l'honorable député de Montcalm (M. Dugas).

(L'amendement est rejeté.)

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

## SUITE DU DEBAT SUR LES SUBSIDES.

Ottawa.—Agrandissement de l'édifice est, $75,000.

L'hon. M. FISHER : Ce crédit a déjà été voté. Le département des Finances est trop à l'étroit et l'on se propose d'agrandir l'édifice-est.

M. SPROULE : On a besoin de cet argent ou on n'en a pas besoin. Si on en a besoin, on devrait l'utiliser. Si on n'en a pas besoin, on ne doit pas demander à la Chambre de voter le crédit. Je remarque qu'il y a plusieurs crédits qui sont ainsi votés d'année en année et dont on fait peu usage. Le danger est qu'un crédit voté dans un excellent but, serve à autre chose.

L'hon. M. FIELDING : Cette règle est trop sévère. C'est d'abord dû à moi si cet argent a été voté et n'a pas été employé. Le ministre des Finances est censé donner l'exemple de l'économie. Après le vote du crédit, quand j'ai constaté que la dépense serait considérable et que l'argent était rare, j'ai préféré attendre. Mais cet agrandissement est nécessaire. Tous les départements sont à l'étroit.

M. URIAH WILSON : On devrait nous donner un plan des travaux à faire. Cette somme sera-t-elle suffisante ?

L'hon. M. FIELDING : Non. Il faudra construire une annexe considérable, qui ne sera pas entièrement destinée au département des Finances. L'estimation de l'ar-

chitecte est de $200,000, mais toute la somme ne sera pas dépensée dans une seule année.

M. URIAH WILSON : Il m'arrive quelque fois d'aller voir l'auditeur général qui est un fonctionnaire très intelligent. Il est très à l'étroit et devrait être mieux logé.

L'hon. M. FIELDING : Dans la nouvelle distribution, on lui donnera plus d'espace.

Ottawa.—Nouveau édifices administratifs, y compris le terrain, $500,000.

L'hon. M. FISHER : Comme je l'ai déjà expliqué, ce crédit est affecté aux nouveaux édifices qui seront érigés entre la rue Sussex, l'avenue Mackenzie et le parc Major. Selon la promesse que j'avais faite, j'ai déposé le plan sur le bureau de la Chambre. Les endroits marqués en rouge sont achetés et les conditions du paiement sont réglées. Les parties non marquées en rouge, sont encore en discussion, mais la partie du travail déjà faite nous permet de fixer un prix pour les autres terrains, et de les acquérir par voie d'expropriation, si c'est nécessaire. La partie non achetée, indiquée sur le plan, comprend le " block Lindsay ". Toutes les parties marquées en rouge sont achetées et les prix que nous avons payés serviront de base à l'expropriation des autres, si c'est nécessaire.

M. BLAIN : Que faites-vous du " block Lindsay "?

L'hon. M. FISHER : Il n'en est pas question ici. L'église a été achetée récemment, au prix de $80,000.

M. MONK : Avez-vous l'intention d'acheter le " block Lindsay "?

L'hon. M. FISHER : La question est à l'étude. Il n'est pas encore acheté. Les architectes canadiens ont été invités à soumettre des plans pour les nouveaux édifices administratifs, qui devront être disposés de manière à pouvoir être agrandis, et de manière à permettre la construction de deux autres pavillons. Le principal édifice sera entre la rue Saint-Patrice et le " block Lindsay " ; entre la rue Saint-Patrice et la Monnaie, seront la cour suprême et le ministère de la Justice. On a aussi demandé des plans pour cet édifice.

M. ARMSTRONG : Quel est le coût estimatif de ces édifices ?

L'hon. M. FISHER : Pour l'édifice principal, les architectes ont été limités à 30 cents, par pied cube. L'autre sera limité à 35 cents. J'ai donné tous les détails, la première fois que cette question est venue en discussion. L'architecte en chef m'informe que la superficie utilisable de l'édifice principal ne dépassera pas 300,000 pieds carrés, ce qui représente environ $2,000,000. L'autre édifice destiné à la cour suprême et au département de la Justice aura une superficie utilisable de 100,000 pieds carrés—un peu moins—et coûterait environ $750,000, soit $2,750,000 pour les deux.

M. ARMSTRONG : Non compris le terrain.

L'hon. M. FISHER : Le terrain non compris.

M. ARMSTRONG : Le coût sera d'environ $3,000,000 ?

L'hon. M. FISHER : Et peut-être un peu plus, car le terrain coûtera près de $500,000. Je crois que nous avons déjà payé ou promis de payer, au-delà de $450,000.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre a donné des explications au sujet de la commission payée à l'agent. Dois-je comprendre que la commission ordinaire, payée aux agents est de 5 pour 100, le chiffre qu'il a mentionné l'autre jour ?

L'hon. M. FISHER : Non ; mon honorable ami doit se rappeler que j'ai rectifié cela.

M. ARMSTRONG : Oui, au sujet de cet édifice, mais, n'est-ce pas la coutume, dans le département. . .

L'hon. M. FISHER : Ceci n'a rien à faire avec l'édifice. Cette commission a été payée pour l'achat du terrain.

M. ARMSTRONG : Je le sais, mais je voudrais avoir des renseignements concernant les autres achats. Est-ce la commission ordinaire qu'on paie aux agents qui achètent le terrain sur lequel sont construits les édifices du Gouvernement ?

L'hon. M. FISHER : Je crois que ces achats sont ordinairement faits par les fonctionnaires du département et qu'il est très rare qu'on ait recours aux services d'un étranger.

M. ARMSTRONG: Ces achats n'auraient-ils pas pu être faits également par les fonctionnaires du département ?

L'honorable M. FISHER : Notre but en ayant recours à un agent était d'acquérir d'abord un certain nombre de terrains, sans que le vendeur sût dans quel but on lui achetait son immeuble. Si nous avions fait savoir que le Gouvernement se proposait d'acheter les immeubles de la rue Sussex et de l'avenue Mackenzie, il se serait produit immédiatement une hausse considérable dans le prix de ces immeubles. Il n'aurait pas été sage de faire connaître nos intentions avant d'avoir fait l'acquisition d'un certain nombre de ces propriétés. Si ce travail avait été confié à un fonctionnaire du département tout le monde aurait su de quoi il s'agissait.

M. ARMSTRONG : Le ministre n'est pas sans savoir que le bruit court par la ville, depuis une couple d'années, que l'Etat doit acheter cette propriété foncière.

L'hon. M. FISHER : En effet, ce bruit a couru, comme on a dit aussi que le Gou-

vernement allait acheter rue Wellington ; la seule apparition d'un fonctionnaire suffisait à donner lieu à toutes sortes de rumeurs.

M. MONK : Mieux aurait valu, à mon sens, recourir à l'expropriation. Je sais que les questions de cette nature sont parfois hérissées de difficultés. Le ministre pourrait-il me dire si les architectes ont été invités à prendre part au concours relatif aux plans de ce nouvel édifice ?

L'hon. M. FISHER : Ils l'ont été.

M. MONK : De quelle façon et à quelles conditions ? A-t-il été établi quelque condition quant à leur surveillance des travaux de construction ? Quelle est la formule d'invitation, et quelles conditions y sont mentionnées ?

L'hon. M. FISHER : Les conditions sont énoncées dans une petite brochure que j'ai par devers moi. Au lieu d'en donner lecture, je vais la déposer sur le bureau. Il y est dit :

Par ordre de l'honorable M. Charles Hyman, ministre des Travaux publics, les membres soussignés du conseil des évaluateurs ont arrêté comme suit les conditions du concours relatif aux plans des édifices à être érigés à Ottawa pour les services des ministères et de la justice.

J'ajouterai que le président de l'association des architectes d'Ontario et le président de l'association des architectes de Québec ont été invités à se joindre aux architectes du ministère pour arrêter les conditions et régler les détails de ce concours. Ces conditions ont été consignées dans cette petite brochure-ci que nous avons adressée à tous les architectes connus du pays, et par laquelle ils se trouvaient invités à prendre part au concours. Mon honorable ami observera qu'il doit être décerné des récompenses aux quatre concurrents heureux—qu'il y aura un premier prix de $8,000, un deuxième prix de $4,000, un troisième de $2,000, et un quatrième de $1,000.

L'honorable député aimerait savoir si les architectes seront chargés de la surveillance des travaux ; cela, je ne saurais dire au juste, mais il est bien entendu que les quatre plans primés au concours deviendront propriété de la couronne et que leurs auteurs renonceront à tous leurs droits.

M. FOWLER : Quels sont les juges ?

L'hon. M. FISHER : Le président de l'association des architectes d'Ontario, celui de l'association des architectes de la province de Québec, et l'architecte en chef du ministère.

M. MONK : Le 15 avril est-il la date définitive ?

L'hon. M. FISHER : Non ; elle a été reportée au 1er juillet.

M. BENNETT : Par rapport à combien de propriétés M. Riopelle a-t-il obtenu des promesses de vente ?

L'hon. M. FISHER : A vingt-trois, me dit-on.

M. BENNETT : Je vois, page 24 du rapport de l'auditeur général, qu'une somme de $7,314 a été payée à quatre personnes différentes pour avoir obtenu la promesse de vente de certaines propriétés. Je remarque le nom de M. James White, qui est, si je ne me trompe, président de l'association libérale d'Ottawa.

L'hon. M. FISHER : On m'informe que certains de ces messieurs furent chargés d'obtenir des promesses de vente avant la nomination de M. Riopelle.

M. ARMSTRONG : A combien se chiffre la commission payée aux personnes qui ont obtenu des promesses de vente ?

L'hon. M. FISHER : Les immeubles dont la promesse de vente a été obtenue représentent, je crois, une somme de $460,000, sur laquelle il est fait une remise de 2 p. 100.

M. ARMSTRONG : A ceux qui ont fait l'évaluation des immeubles. Si je comprends bien, l'évaluation fut faite avant que M. Riopelle obtînt les promesses de vente.

L'hon. M. FISHER : Je vois que M. William Arnold a reçu $36 par rapport à chacun de quarante-quatre immeubles ; il semble s'agir ici du paiement en bloc du coût de l'évaluation. Choquette et Pothier, quarante-quatre immeubles à raison de $36 chacun ; C. B. Taggart, 17 immeubles à $36 chacun, et vingt-sept à $10. Je vois que trois de ces évaluateurs ont été payés relativement à quarante-quatre immeubles.

M. BENNETT : Il semble que M. Riopelle ait touché plus de $20,000 par rapport à environ vingt-quatre immeubles ; est-ce exact ?

L'hon. M. FISHER : Non ; M. Riopelle a reçu une commission de 2 p. 100 sur environ $450,000—sur les vingt-deux immeubles qu'il a achetés.

M. ARMSTRONG : Dans ce cas, pour ce qui est des immeubles achetés, l'évaluation et la commission représentent une dépense de $13,346 ; c'est-à-dire qu'il a été payé $9,200 à M. Riopelle et, ainsi qu'il est dit à la page V—24, $4,146 à MM. James White et C. B. Taggart.

L'honorable M. FISHER : Ceci me paraît exact.

M. BENNETT : Alors, il semble que ces quatre messieurs aient acheté cent soixante-seize immeubles à raison de $7,314.

L'hon. M. FISHER : Pas cent soixante-seize, puisque trois d'entre eux ont agi con-

surremment à l'égard de quarante-quatre immeubles.

M. BLAIN : Je ne goûte guère la réponse que le ministre a faite en disant qu'il ne convenait pas de faire acheter ces immeubles par un fonctionnaire du ministère, parce que les propritéaires auraient su immédiatement qu'il agissait pour le compte de l'Etat. Le ministre ne croit-il pas que lorsque l'on vit M. Riopelle acheter ces immeubles, on dut penser qu'il n'agissait pas pour son propre compte ?

L'hon. M. FISHER : Non, je ne le crois pas.

M. BLAIN : Je le crois. Les habitants de cette rue devaient savoir que ce monsieur n'achetait pas pour lui-même, qu'aucun particulier ne songeait à acquérir ces immeubles pour son propre compte. Depuis un certain temps, on disait couramment que le Gouvernement allait acheter cette partie de la ville, y compris le magasin Lindsay. Le Gouvernement aurait aussi bien pu charger un de ses fonctionnaires d'acheter les immeubles, ce qui l'eût dispensé du paiement de ces grosses commissions.

M. MORIN : Même avant l'entrée en scène de M. Riopelle, le public savait fort bien que le Gouvernement projetait d'acheter ces immeubles-là. En mai dernier, je demeurais chez une dame de la rue Sussex, qui me répéta, je ne sais combien de fois, que le Gouvernement allait acheter sa propriété. En juin, elle me dit qu'elle comptait la vendre. A la fin de juin ou au commencement de juillet, elle m'apprit que M. Riopelle lui avait offert $10,000, mais qu'elle demandait $12,000. Elle me fit alors part de son intention d'aller voir M. Hyman, dans le but d'obtenir davantage. Elle alla effectivement voir le ministre et me rapporta ensuite qu'il avait convenu de lui payer sa propriété $11,000. Cette personne quitta sa maison le 10 juillet, et, ainsi qu'il est dit dans le document, vendit sa propriété le 16 du même mois. Elle ne rentra à Ottawa qu'en septembre.

M. ARMSTRONG : M. Riopelle a-t-il touché une partie quelconque de la commission?

L'hon. M. FISHER : Je ne saurais dire quelle somme lui a été payée.

M. BLAIN : A quelle date fut effectué le premier achat ?

L'hon. M. FISHER : Le 6 juillet ; c'est ce jour-là que le contrat fut signé.

M. BLAIN : Quand ces messieurs furent-ils chargés d'acheter les immeubles pour le compte de l'Etat ?

L'hon. M. FISHER : C'est ce que je ne saurais dire en ce moment.

M. BENNETT : M. Taggart a acheté pour $685,000 d'immeubles et n'a reçu que $1,680. Si on l'avait rémunéré au même taux que M. Riopelle, il aurait touché $13,500. Puisque l'on pouvait bénéficier des services de M. Taggart à si bon compte, pourquoi l'a-t-on remplacé par M. Riopelle ?

L'hon. M. FISHER : M. Taggart n'a ni obtenu de promesses de vente ni acheté de propriétés ; il n'a eu, me dit-on, qu'à faire l'évaluation de certains immeubles.

M. BENNETT : Dans ce cas, le rapport de l'auditeur général doit faire erreur, car il y est dit : "pour obtention de promesses de vente."

L'hon. M. FISHER : Je ne m'explique pas cela ; il n'a été acheté ni payé pour $685,000 d'immeubles. Il doit s'être glissé une erreur dans cet état du rapport de l'auditeur général.

M. E. D. SMITH : Les vingt-quatre immeubles achetés ont-ils coûté $460,000 ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. E. D. SMITH : Quelle proportion cela représente-t-il par rapport au tout ?

L'hon. M. FISHER : Presque le tout. Il ne reste plus à acheter que quelques petites propriétés situées entre le magasin Lindsay et la Monnaie.

M. BLAIN : Quand M. Riopelle s'est-il remis à l'œuvre ?

L'hon. M. FISHER : On me dit qu'il a commencé à acheter en juin dernier, mais je n'ai pas ici la date précise ; elle est consignée dans une lettre qui se trouve au ministère.

M. ARMSTRONG : Il avait acheté tous les immeubles avant le premier de l'an ?

L'hon. M. FISHER : Non ; il en a acheté encore une l'autre jour. La propriété de l'évêché fut acquise au cours des deux ou trois dernières semaines.

M. TAYLOR : Le ministre n'a-t-il pas dit qu'il a été fait une estimation du prix de revient de l'emplacement et des édifices ?

L'hon. M. FISHER : J'ai répété ce qu'ont dit les architectes : c'est qu'à raison de 30 cents le pied, limite que ne devront pas dépasser les plans, les 300,000 pieds d'aire porteront à près de $2,000,000 le coût de l'édifice principal, tandis que les 90,900 pieds d'aire au prix maximum de 35 cents porteront à $785,500 le coût de l'autre, qui sera erigé entre la rue Saint-Patrice et l'hôtel de la Monnaie; c'est-à-dire que les deux devront coûter environ, $2,750,000. L'emplacement devant coûter environ un demi-million, le tout reviendra à un peu plus de $3,250,000.

M. TAYLOR : Si l'on prend autant de temps pour construire cet édifice qu'il en a fallu pour terminer l'hôtel des postes, l'entreprise coûtera plus de $5,000,000.

L'hon. M. FISHER : Il va sans dire que lorsque les plans auront été déposés et approuvés, nous devrons inviter les entrepreneurs à soumissionner les travaux. Le ministère se réserve le droit de modifier les plans ; il se pourra qu'il adopte telle partie de l'un et telle partie de l'autre. Il ne s'engage pas à n'adopter qu'un seul plan.

M. TAYLOR : Le ministre a payé environ $9,120 à M. Riopelle pour environ un mois de travail.

L'hon. M. FISHER : Six mois.

M. TAYLOR : Il n'a pas consacré tous ses instants à ce travail ; le Gouvernement l'a simplement chargé d'obtenir des promesses de vente. L'Etat a droit de recourir à l'expropriation et d'y employer les hommes les plus habiles d'Ottawa ; mais le Gouvernement a mieux aimé favoriser des amis politiques, payer inutilement $9,200 à un seul particulier, et une autre forte somme à l'ex-président de l'association libérale. Cette dépense n'ajoute rien à la valeur des immeubles, et il n'en sera pas tenu compte dans l'évaluation des édifices.

Voilà une des plus odieuses affaires dont la Chambre ait jamais été saisie. Il en sera des nouveaux édifices comme de l'hôtel des postes. Le Gouvernement aurait pu faire construire à côté de cet hôtel une annexe convenable qui n'eût pas coûté plus de la moitié de la dépense occasionnée par l'édifice même. Quant aux nouveaux édifices, une fois terminés, ils reviendront à $5,000,000 . . .

L'hon. M. FISHER : D'après ce que je sais des expropriations, j'ai raison de penser que ce que nous avons payé pour les éviter est de l'argent bien dépensé. Elle nous auraient probablemnt coûté $50,000, $60,000, ou même $100,000 de plus que nous n'avons payé.

M. HENDERSON : Je crois avoir entendu le ministre dire, l'autre jour, que l'estimation faite par les architectes ne comprenait pas les aménagements intérieurs des édifices, leur division en pièces ou bureaux, mais que l'exécution de cette partie des travaux devait être indépendante de l'estimation de $3,250,000. Cette somme suffira-t-elle à l'achat des emplacements, à l'érection des édifices et à leur subdivision en pièces ou bureaux, ou ne doit-elle pourvoir qu'à l'achat des emplacements et à l'érection des édifices, et faudra-t-il ensuite que le ministre se fasse ouvrir un autre crédit pour pourvoir à la subdivision de ces édifices? Il convient que le public sache quel sera le coût de ces édifices.

L'hon. M. FISHER : Le coût estimatif de 30 cents le pied dans un cas et de 35 dans l'autre comprend l'érection des édifices, les appareils de chauffage et d'éclairage, mais non l'ameublement. C'est tout comme si l'honorable député se faisait construire une maison complète, pourvue de ses appareils de chauffage et d'éclairage ; il lui resterait à la meubler.

M. McLEAN (Queen) : Combien de promesses de vente ont été obtenues en tout ? Je vois, page V-24 du rapport de l'auditeur général, que l'on a fait l'évaluation de 16 lots.

L'hon. M. FISHER : Non pas; trois personnes ont fait l'évaluation de quarante-quatre propriétés qui ne constituent qu'un seul lot.

M. MACLEAN : Il a été payé $1,680 par rapport à des immeubles évalués à $685,000; combien de propriétés cela représente-t-il?

L'hon. M. FISHER : Nous n'avons pas acheté d'immeubles pour un chiffre aussi élevé ou approchant celui-là. Je ne comprends pas cet état du rapport de l'auditeur général, mes fonctionnaires non plus.

M. MACLEAN : Le ministre devrait nous donner l'explication du paiement fait à M. Taggart de la somme de $2,562. La propriété étant relativement peu importante, il me semble que $7,342 suffiraient amplement, mais on a donné $2,000 de plus à une autre personne pour avoir obtenu des promesses de vente. C'est un pur gaspillage de deniers publics.

M. BLAIN : Devons-nous conclure des articles de la page V—24 du rapport de l'auditeur général que les sommes qui y sont indiquées ont été payées à ces messieurs pour avoir fait l'évaluation des terrains, et qu'il leur a été, en outre, fait une remise sur le prix d'achat ?

L'hon. M. FISHER : On leur a vraisemblablement payé l'évaluation qu'ils ont faite; après cela, M. Riopelle a obtenu des promesses de vente, acheté les propriétés et touché sa commission.

M. BLAIN : Devons-nous entendre que ces messieurs furent chargés de faire l'évaluation de ces propriétés à raison de $36 chacune? Ont-ils adressé au ministère le rapport couché par écrit de leur évaluation? Je trouve singulier qu'après avoir fait faire une telle évaluation, le Gouvernement ait encore jugé nécessaire de payer une forte commission pour faire acheter les immeubles.

L'hon. M. FISHER : On vient de m'apprendre qu'avant qu'il fût décidé d'acheter ces propriétés, il avait été question d'en acquérir d'autres situées à l'ouest de l'édifice de la cour suprême, que l'évaluation en fut aussi faite afin d'avoir une idée du prix de revient du terrain aux différents endroits. Cet état du rapport de l'auditeur général comprend peut-être certains paiements relatifs à l'évaluation de ces propriétés-là. J'étudierai les comptes.

M. TAYLOR : Le ministre pourra-t-il nous faire connaître l'évaluation de chaque propriété de l'avenue Mackenzie?

L'hon. M. FISHER : Je le crois.

M. TAYLOR : Pourra-t-il aussi nous dire si l'on a payé plus ou moins que le chiffre de l'évaluation?

L'hon. M. FISHER : J'essaierai.

M. ARMSTRONG : J'ai fait erreur en disant que $13,000 représentent le coût de l'évaluation et la commission; c'est $16,514 que j'aurais dû dire.

M. SPROULE : J'aimerais connaître le nom de chaque personne à laquelle on a acheté du terrain, le prix payé dans chaque cas et la superficie de chaque lot.

L'hon. M. FISHER : Ces renseignements se trouvent dans un rapport qui fut déposé au commencement de la session. J'ai par devers moi une assez longue liste dont je donnerai lecture, si mon honorable ami le désire.

M. SPROULE : Il me faudra tellement de temps pour retrouver ces renseignements dans le rapport, que je ne pourrais pas m'en servir au cours de ce débat. Mieux vaut que le ministre nous les fournisse lui-même et nous fasse connaître le chiffre déterminé par les évaluateurs.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas ici les prix déterminés par les évaluateurs, mais voici les autres renseignements :

| Vendeur. | Date de l'achat et de l'entrée en possession, 1906. | Prix. | Lots. | Etendue. | Sup. en pieds. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ | | | |
| 1. Corporation épiscopale catholique romaine.. | *a* 6 juillet .. | | | | |
| | *b* 1er sept... | 19,000 | Lots 2, 3. . . . | 264 pds x 155 pds 8 pcs... | 41,096 |
| 2. W.-M. Dobell ..... | *a* 6 juillet .. | | | | |
| | *b* 1er sept... | 19,500 | Lot R ..... | 60 pds 9 pcs x 155 pds 9 pcs | 9,461 1/16 |
| 3. Succession Dobell ... | *a* 6 juillet .. | | Lot S ..... | 69 pds 3 pcs x 155 pds 9 pcs | 10,785 1/8 |
| | *b* 1er sept... | 9,500 | Lot E ½ O..... | 72 pds x 80 pds 9 pcs.... | 5,814 |
| 4. H.-L. Dion ..... | *a* 16 juillet.. | | | | |
| | *b* 1er oct.... | 11,000 | Ptie N lot 10.... | 61 pds x 155 pds 8 pcs.... | 9,495 1/3 |
| 5. S.-B. Renaud..... | *a* 16 juillet.. | | | | |
| | *b* 1er oct.... | 8,000 | Lot 9 ptie S 10.. | 71 pds x 155 pds 8 pcs.... | 11,052 1/3 |
| 6. F.-X. Lemieux..... . | *a* 1er sept... | | | | |
| | *b* 1er oct.... | 5,600 | S ½ lot 11..... | 33 pds x 155 pds 8 pcs.... | 5,137 |
| 7. Rideau Lumber Co.... | 1er août ... | 6,000 | N O ¼ B..... .. | 34 pds x 77 pds 10 pcs.... | 2,646 1/3 |
| 1. C. et A.-A. Proderick. | 4 août .... | 12,500 | E ½ B ..... | 77 pds 8 pcs x 77 pds 10 pcs | 5,344 4/9 |
| | | 6,500 | S O ¼ B ..... | 34 pds 7 pcs x 77 pds 10 pcs | 2,688 23/24 |
| 2. Toronto Gen. Trusts Corporation (Prop. Boyden)..... .... | 5 sept. .... | 45,000 | N ½ C lot D..... | 99 pds x 153 pds 9 pcs.... | 15.419 1/4 |
| 3. W.-C. Willis et T. Willis ..... | 6 oct. .... | 9,500 | N O ¼ E..... | 33 pds x 155 pds 9 pcs. | 5,139 3/4 |
| | | 8,500 | N E ¼ E..... .. | | |
| 4. Succession Caldwell... | 19 oct. .... | 18,000 | S ½ lot G, S. 20 pds N ½ G.. . | 53 pds x 155 pds 9 pcs.... | 8,254 |
| 5. D.-V. Ranger..... | 17 août .... | 11,500 | Ptie N ½ G, S ½ H | 45 pds 6 pcs x 155 pds 9 pcs | 7,086 5/8 |
| | | 5,000 | S ½ N ..... | 33 pds 5 pcs x 155 pds 9 pcs | 5,204 95/144 |
| 6. T. J. Eagleson ..... | 6 oct. .... | 13,750 | N ½ H ..... | 33 pds 6½ pcs x 155 pds 9 p. | 5,224 85/128 |
| 7. J.-G. Warnock..... | 23 août ... | 33,000 | Lot 1 ..... | 66 pds x 155 pds 9 pcs.... | 10,279 1/4 |
| | | | L O ¼ K... .... | 33 pds x 75. ..... | 2,475 |
| 8. Cyrille Laviolette..... | 4 août .... | 5,250 | S E ¼ K..... | 33 pds x 80 pds 9 pcs.... | 2,664 3/4 |
| 9. Francis McDougall.... | 23 juillet.... | 5,100 | N E ¼ K..... | 33 pds x 90 pds 9 pcs.... | 2,994 3/4 |
| | | 7,600 | N O ¼ K..... | 33 pds x 75 pds..... | 2,475 |
| | | 16,500 | E ½ L ..... | 66 pds x 80 pds 9 pcs.... | 5,329 5/9 |
| | | 13,000 | O ½ L ..... | 66 pds x 75 pds..... ... | 4,950 |
| | | 1,300 | N O ½ N..... | 33 pds x 70 pds..... | 2,310 |
| | | 3,000 | O ½ O ..... | 70 pds 8 pcs x 75 pds.... | 5,300 |
| 10. Malvina Lapointe..... | 6 oct. .... | 6,700 | Lot P..... | 60 pds 3 pcs x 155 pds 9 pcs | 9,383 3/8 |
| 11. John Cuzner..... | 30 août .... | 10,000 | O ½ lot Q..... | 69 pds 9 pcs x 155 pds 9 pcs | 10,863 9/16 |
| | | 7,000 | E ½ Q..... | | |
| 12. E.-G. Laverdure ..... | 12 sept. .... | 40,000 | Lot 1..... | 66 pds x 155 pds 8 pcs.... | 10,274 |
| | | | N ½ 8..... ..... | 33 pds x 155 pds 8 pcs.... | 5,137 |
| 13. J. Olivier..... | 22 sept. .... | 10,000 | N ½ lot 11, S ½ 12 | 66 pds x 155 pds 8 pcs.... | 10,274 |
| 14. C. Olivier ..... | 22 sept. .... | 6,100 | N ½ lot 12..... | 33 pds x 155 pds 8 pcs.... | 5,137 |
| 15. Immeuble de l'église Saint-Jean..... | 17 déc. .... | 80,000 | Z et A...,..... | 180 pds x 158 pds 9 pcs.. | 28,575 |

*a* Date de l'achat. *b* Entrée en possession, 1906.

M. A. A. McLEAN : Mais les explications de l'honorable ministre ne font aucune lumière sur l'état suivant que l'on trouve à la page V—24 du rapport de l'auditeur général :

| | |
|---|---|
| Evaluation d'immeubles avenue Mackenzie et rue Sussex : | |
| Arnold, William, 44 propriétés à $36.. | $1,584 |
| Choquette et Pothier, 44 propriétés à $36. | 1,584 |
| Taggart, C. B., 17 propriétés à $10; pour obtention de promesses de vente d'immeubles évalués à $685,000, $1,680.. .. | 2,562 |
| White, James, 44 propriétés à $36.. .. | 1,584 |
| Total.. .. .. .. .. .. .. .. .. .. | $7,314 |

Ainsi, il se trouve qu'une somme de $1,680 a été affectée non pas aux évaluations, mais à l'obtention de promesses de vente, et ces immeubles sont disséminés par toute la ville d'Ottawa au lieu de se trouver à l'endroit où s'élèveront les nouveaux édifices. Cette dépense demande une explication.

M. MONK : Il est certain qu'il nous faudra payer cette somme; aussi laisserai-je voter le crédit. Mais il me semble que nous avons le droit, avant de nous engager dans des dépenses aussi considérables, d'exiger qu'on nous fasse connaître le chiffre exact des sommes payées aux évaluateurs et aux intermédiaires. Il ne s'agit en ce moment que de l'achat du terrain; nulle partie du crédit n'est destinée aux édifices mêmes. Il convient que nous sachions en quelles circonstances l'acquisition des terrains s'est effectuée.

Mon honorable ami, qui est entendu aux affaires, doit savoir que ces transactions ont été faites de la façon la plus scandaleuse, la plus contraire à toutes les données du bon sens. Le ministre n'ignore pas que l'on procède chaque jour, à Montréal, à des expropriations très importantes. Le Pacifique-Canadien vient d'acheter, à un chiffre presque égal à celui de ce crédit, le St. Lawrence Hall, qu'il y a payé $400,000.

L'hon. M. FISHER : Il ne l'a pas acquis par voie d'expropriation.

M. MONK : C'est vrai, mais mon honorable ami croit-il que cette compagnie a payé plus de $16,000 en commissions et en évaluations ? Ce serait incroyable. Pour le croire, il faudrait qu'on m'en mît la preuve évidente sous les yeux. La même compagnie a acquis des terrains tout autour de la gare Windsor. Le Grand-Tronc vient d'acheter dans le voisinage de la gare Bonaventure une grande étendue de terrain dont la valeur égale le chiffre de ce crédit, si toutefois elle ne l'excède pas. Mon honorable ami osera-t-il prétendre que cette compagnie s'est imposée une dépense semblable?

Le ministre parle d'expropriations ; mais puisque l'on savait que le Gouvernement projetait d'acheter des terrains dans cette partie-là de la ville, pensez-vous que l'expropriation en eût coûté $4,000 ? Non, certes. Quel que soit ce M. Riopelle, cette affaire fut pour lui une bonne aubaine. Il s'est fait payer une forte commission par le Gouvernement et a dû aussi se faire payer un joli denier par les vendeurs. Nous tenons à savoir ce qu'il a fait et combien de temps il a consacré à cette affaire. Je proteste une fois pour toutes.

Le Gouvernement aurait pu faire évaluer les terrains par un fonctionnaire du ministère ; une fois la valeur ainsi déterminée, on aurait pu faire des offres aux propriétaires et procéder ensuite à l'expropriation. Sans être bien au fait de la valeur de la propriété foncière à Ottawa, je me chargerais volontiers de faire une telle évaluation en deux jours, et je vous donne ma parole qu'elle serait très juste.

Maintenant que nous sommes engagés dans cette voie-là, force nous est bien de payer la note ; mais avant que le crédit soit voté et avant que l'on entreprenne la construction de ces vastes édifices, je tiens à mettre le Gouvernement sur ses gardes, je tiens à le prévenir qu'il devra nous faire connaître le chiffre exact des dépenses relatives aux évaluations et aux commissions. Le ministre reconnaîtra avec moi, j'en suis sûr, que ces comptes sont simplement fabuleux ; aussi aimerais-je, avant de laisser voter le crédit, que l'affaire fût tirée au clair.

M. TAYLOR : Le ministre pourrait-il me dire si cette besogne s'est faite par ses soins ou par ceux de son prédécesseur ?

L'hon. M. FISHER : Le ministre actuel des Travaux publics est responsable du tout.

M. TAYLOR : Puisqu'il en est ainsi, le M. James White, qui a touché une somme si rondelette pour l'évaluation qu'il a faite, est-il le même James White qui fut président de l'association libérale et est allé prêter main-forte à l'élection du ministre actuel des Travaux publics, à London ?

L'hon. M. FISHER : Je ne sais même pas au juste si le nommé James White dont il est fait mention dans le rapport de l'auditeur général fut autrefois président de l'association libérale ; mais je suis porté à croire qu'il l'a été. J'ignore s'il est allé à London ou s'il n'y est pas allé.

M. BENNETT : Le sous-ministre étant aux côtés de son chef, il lui incombe de dire à ce dernier si le M. James White qui a fait l'évaluation des immeubles en question n'est pas le personnage bien connu à Ottawa en tant qu'entrepreneur et qu'ancien président de l'association libérale.

L'hon. M. FISHER : Je suis informé que c'est M. James White, l'entrepreneur ; et c'est probablement lui aussi qui fut président de l'association libérale d'Ottawa. C'est lui, je crois, qui est actuellement ou fut président de cette association.

M. BENNETT : Le sous-ministre ne le sait-il pas ?

L'hon. M. FISHER : Il sait que M. James White est un entrepreneur d'Ottawa, mais il ignore s'il a jamais été président de l'association libérale. Je crois qu'il l'a été.

M. BENNETT : Dans ce cas, c'est la personne de ce nom qui a joué un rôle dans le scandale électoral de London.

L'hon. M. FISHER : Je ne sais absolument rien de l'élection de London.

M. ARMSTRONG : Combien a-t-on payé aux hommes de loi ?

L'hon. M. FISHER : Je ne sache pas qu'il ait été payé d'honoraires à des avocats, mais la rédaction des contrats a certainement dû occasionner quelque dépense.

M. MONK : Le ministre ne ferait-il pas mieux de fournir un état de toutes les dépenses faites jusqu'à ce jour relativement au prix d'achat—commissions, évaluation, honoraires, etc.?

L'hon. M. FISHER : Le sous-ministre me dit que M. Riopelle n'a pas encore touché sa commission. On lui a peut-être versé des acomptes, mais il n'en connaît pas le chiffre.

M. MONK : Nous devrions le savoir. Je viens de voir dans le rapport de l'auditeur général que les déboursés relatifs à l'évaluation excèdent $7,000. On devrait nous fournir un état indiquant tout ce qui a été payé jusqu'à ce jour relativement à ces terrains et ce qui est encore dû.

Mon honorable ami n'ignore pas comment les grandes compagnies s'y prennent à Montréal : chacune d'elles emploie un évaluateur à l'année. Le ministère n'en a-t-il pas?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. MONK : Vous voyez ce qui s'ensuit. Chaque fois qu'il s'agit d'acheter quelque immeuble, les intermédiaires exploitent le Gouvernement. Ainsi, lorsque l'on tente d'agrandir l'hôtel des postes de Montréal, qui, à l'heure qu'il est, est absolument insuffisant, le Gouvernement se trouve paralysé par les exploiteurs de cette espèce. Si mon honorable ami se donnait la peine de se transporter à Montréal, il ne lui faudrait pas plus de quarante-huit heures pour trouver un emplacement à un prix raisonnable.

L'hon. M. FISHER : Si je le faisais, approuveriez-vous mon choix ?

M. MONK : Sans doute, car voici des années que je réclame l'agrandissement de l'hôtel des postes, mais l'accomplissement de cette réforme se trouve entravé par les exploiteurs qui veulent battre monnaie aux frais de l'Etat. Nous avons la preuve que ce mode d'exploitation se pratique ici sur une plus grande échelle. On devrait nous donner tous ces détails afin que nous sachions à quoi nous en tenir.

L'hon. M. FISHER : Je ne demande pas mieux que de donner des détails aussi complets que possible.

M. URIAH WILSON : Pourquoi l'article n'est-il pas réservé jusqu'à ce que vous l'ayez fait ?

L'hon. M. FISHER . Il serait malheureux d'en remettre l'adoption à plus tard. Je fournirai les informations les plus complètes.

Je tiens à faire observer à mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) que l'expropriation est un mode d'acquisition qui entraîne beaucoup de dépenses et d'embarras. Plutôt que d'y recourir, j'aimerais bien mieux suivre le conseil que donnait mon honorable ami et conclure un arrangement avec les propriétaires. Quand on a recours à l'expropriation, il arrive généralement que les frais excèdent de beaucoup ceux qu'auraient pu occasionner des évaluateurs ou un agent à commission. En supposant même qu'il nous en aît coûté $20,000 pour faire acheter ces terrains, ce qui est un chiffre très exagéré, j'estime que nous avons fait une très réelle économie en obtenant des promesses de vente au lieu de recourir à l'expropriation.

M. TAYLOR : J'appelle l'attention sur la page V-22 du rapport de l'auditeur général, où je relève l'item suivant : " Library Bureau of Canada, vestibule en chêne poli, complet, $950". Il s'agit du vestibule que l'on a fait installer à l'intérieur du palais législatif, à l'entrée principale. Je parie que je pourrais amener ici un menuisier qui pourrait faire le même travail à raison de $250. Qu'est-ce que cette compagnie dite " Library Bureau ", et est-ce bien cette somme-là qu'a coûté le vestibule que l'on vient à l'entrée principale de cet édifice ?

L'hon. M. FISHER : Je le suppose ; je n'en sais rien. J'ai maintes fois passé par ce vestibule sans l'examiner assez attentivement pour me rendre compte de sa valeur réelle ; du reste je ne voudrais pas prendre sur moi de formuler une opinion à ce sujet. L'architecte m'informe que l'item a été inscrit après vérification par les fonctionnaires du ministère.

M. LALOR : Quels sont les membres de la " Library Bureau " ?

L'hon. M. FISHER : Cette compagnie fabrique les meubles de maisons et de bureaux, les pupitres et les garnitures en bois. Je la crois rattachée à la compagnie Edwards, de New-Edinburgh.

M. TAYLOR : A-t-il été dressé des plans et demandé des soumissions pour ce vestibule, ou en a-t-on simplement donné la commande à la "Library Bureau Company" au prix de $910 ?

L'hon. M. FISHER : Il n'a pas été demandé de soumissions.

M. TAYLOR : Je me demande si cette maison n'a pas fait servir à l'élection de London l'argent représentant l'écart entre ce que coûte réellement le vestibule et le prix qu'elle en a obtenu, comme fit M. White de ce qu'il a touché pour avoir évalué ce terrain. M. White se rendit à London et remit sans murmurer une partie de son argent pour assurer l'élection du ministre des Travaux publics. Quelle partie de la somme payée relativement à ce vestibule a-t-on fait servir à l'élection de London ? Est-ce six, est-ce sept cents dollars ?

L'hon. M. FISHER : J'ignore quel emploi la compagnie a fait de son argent.

M. SPROULE : Quand on demande " d'où est venu l'argent qui a servi à l'élection de London," on nous répond qu'un particulier qui a reçu une commission aussi élevée pour faire si peu d'ouvrage, s'est rendu dans ce comté pour y dépenser libéralement de l'argent dans l'élection du ministre des Travaux publics qui l'employait ici. Je voudrais demander à l'honorable ministre de me dire s'il agirait de cette façon dans une affaire qui le concernerait personnellement.

L'hon. M. FISHER : J'emploierais certainement un courtier pour acheter la propriété.

M. SPROULE : Mon honorable ami retiendrait-il les services d'un courtier à qui il paierait 2 p. 100 de commission pour acheter des pâtés de maisons aussi considérables que celui-ci ? S'il le faisait, il ne suivrait pas les principes adoptés par ceux qui s'occupent d'affaires, et d'après ce que je connais de mon honorable ami, je serais très surpris de le voir agir de cette façon. S'il avait une tâche comme celle-là à remplir, ne retiendrait-il pas les services d'une personne ayant les aptitudes voulues et qui pourrait exécuter ce travail durant une partie de l'année? En moins de sept mois, ce particulier a gagné $9,200. Quel courtier d'immeubles peut recevoir une commission semblable, même en consacrant tout son temps à sa besogne, ce que n'a pas fait la personne en question? Il est d'usage fréquent quand la transaction est modérément considérable de payer une commission de 1 p. 100 ou de ½ p. 100. Deux pour cent pour une transaction ordinaire peu considérable sont considérés comme une rétribution raisonnable, et c'est à peu près tout ce qu'un courtier d'immeubles demanderait. Le montant total des propriétés en question est de $460,000 ; or donner 2 p. 100 de commission sur ce montant, c'est gaspiller l'argent public sans recevoir de profits en retour. Ce n'est pas agir avec économie ni avec sagesse; ce n'est pas suivre les véritables principes qui doivent présider aux affaires. Un homme qui se livre aux finances ne voudrait jamais administrer ses affaires de cette façon-là.

Pour en revenir aux évaluations, on a nommé trois hommes qui ont fait simultanément l'estimation d'un pâté de maisons couvrant quarante-quatre parcelles de terrain et qui ont reçu $36 pour l'évaluation de chacune de ces parcelles. Qu'est-ce qu'une compagnie d'immeubles aurait donné à un homme pour faire l'évaluation de ces propriétés ? Elle lui aurait donné de $5 à $10 par lot. Il est à ma connaissance qu'on a fait maintes et maintes évaluations pour $5.

Ici, on emploie trois hommes—je suppose qu'on voulait profiter de l'avis de ces trois personnes, ou qu'on voulait faire une petite distribution des deniers publics à trois amis politiques—et on leur donne à chacun $108 pour faire l'évaluation d'une parcelle de terrain. Est-ce là de l'économie ? Est-ce là agir avec sagesse, avec sens commun? Je n'hésite pas à répondre dans la négative. Cela dépasse l'extravagance et la prodigalité; ce n'est ni plus ni moins que gaspiller les deniers publics en faveur de gens qui, je le crains bien, souscriront généreusement pour permettre à nos adversaires de gagner des élections, ainsi que l'a fait M. White dans l'élection de London avec une partie de cet argent. Laisserons-nous prendre dans le Trésor public les sommes considérables qui sont payées à des amis politiques qui font ces évaluations afin de leur permettre de remporter la victoire dans London et de maintenir au pouvoir le ministre des Travaux publics qui leur paie cet argent? Permettrons-nous que cela se renouvelle sans cesse? Qu'est-ce que le pays pensera de tout cela? Qu'imaginera-t-il à propos de cette transaction? L'honorable député qui siège en arrière de moi et qui a pris la parole pour discuter cette question, a dit que tout cela était simplement honteux, simplement scandaleux. A mon sens, il n'y a pas dans tout le Canada un honnête homme, de jugement sain, qui en arrivera à une autre conclusion, quand il connaîtra les résultats de ces opérations, ce qu'elles one coûté, le montant que le Gouvernement a dû payer, et les noms des personnes à qui ces deniers ont échu et ce qu'elles ont donné en retour. Depuis quarante ans, je m'occupe d'évaluation de propriétés, et je connais plusieurs citoyens de la ville où je demeure qui font le même travail. Quand une grande société de la ville de Toronto, qui prête couramment de l'argent sur des immeubles et qui achète des propriétés, a besoin de faire faire une évaluation, je ne connais personne dans la localité que j'habite qui reçoive plus de $10 pour faire ce travail quand il s'agit d'une propriété dont le prix varie de $1,000 à $5,000, et un grand nombre des immeubles qui nous occupent n'ont pas même cette valeur.

Dans le cas actuel, un individu prétend recevoir $36 pour faire l'évaluation séparée de ces immeubles. J'estime que cela est simplement scandaleux, injustifiable et dérai-

sonnable. En quoi ce travail-là consistait-il? Uniquement à évaluer la propriété et non pas à assurer à l'Etat une promesse de vente sur ces immeubles, sauf, tout probablement à terminer la transaction par la suite. Il fallait de plus obtenir le titre et le contrat de transport. Si l'on paie une moyenne semblable pour l'évaluation des propriétés qui restent encore à acheter, à quel montant s'élèvera le coût de ce travail? Ce ne sera certainement pas $70,000 ou $50,000 qui acquitteront ces frais. Le Gouvernement n'a pas raison de gaspiller ainsi les deniers publics. Je veux que le peuple connaisse tous ces détails et qu'il juge par lui-même s'il doit maintenir au pouvoir des hommes qui dépensent d'une manière extravagante, insensée, son argent de la façon qu'on a mise en pratique relativement à l'achat de ce terrain.

M. J. D. REID : Que l'honorable ministre me permette d'appeler son attention sur la manière dont le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique font l'évaluation des terrains dont ils ont besoin.

M. BENNETT : Mais ce sont des compagnies qui ont à leur tête des hommes qui connaissent les affaires.

M. J. D. REID : Ces compagnies emploient un homme qui a été fonctionnaire de l'Etat durant plusieurs années. Si je ne me trompe, il était à l'emploi du ministère de l'Agriculture, je veux parler de M. George Pope, de Montréal.

L'hon. M. FISHER : Il était fonctionnaire du département de la Marine et des Pêcheries.

M. J. D. REID : Probablement. Il était l'estimateur du Gouvernement pour le ministère des Chemins de fer et des Canaux. Je ne crois pas qu'il y ait, au Canada, un seul expert qui fût plus capable de donner satisfaction, non seulement au Gouvernement, mais encore aux compagnies de chemins de fer qui ont retenu ses services dans la suite. M. Pope, j'ose l'affirmer, a estimé pour des millions de dollars de propriétés. Il reçoit $10 par jour plus ses frais de déplacement pour faire l'évaluation au nom de cette compagnie. Tout cela représente $4,000 ou $5,000 par année. Dans le cas actuel, il s'agit de l'évaluation d'une propriété de $500,000, et l'on a payé à titre de commission ou de frais d'évaluation $15,000 ou $16,000 aux évaluateurs. M'est avis que le ministre aurait mieux tenu compte de l'intérêt public, s'il eut retenu les services d'experts ou d'architectes pour faire cette évaluation. Il n'est pas juste pour le ministre de nous demander d'adopter un crédit semblable sans nous fournir tous ces détails. Le sous-ministre sait très bien en quoi consistait ces commissions, et nous avons le droit de connaître tout cela avant que cet item soit adopté. A mon sens, l'honorable ministre, en nous privant de ces renseignements, nous porte à croire qu'il y a quelque chose qu'il ne veut pas faire connaître au public. Il s'agit simplement d'un autre acte de faveur injustement commis au bénéfice d'un partisan du Gouvernement. Le rapport de l'auditeur général fourmille de cas où des amis des ministres reçoivent des subventions ou des sinécures semblables, alors que le Gouvernement pourrait épargner des milliers de dollars en transigeant directement avec les intéressés eux-mêmes, au lieu de se servir d'intermédiaires. Vu que nous avons de très graves raisons de soupçonner qu'il y a quelque chose de louche en tout ceci, nous ne permettrons pas que ce crédit soit adopté tant que le ministre n'aura pas fait connaître le montant de cette commission.

L'hon. M. FISHER : Mon honorable ami a complètement oublié que j'ai déjà déclaré que je me proposais de fournir ce renseignement. L'autre jour, on m'a demandé certains détails que j'ai apportés ; ce soir, on m'en demande d'autres que je consens parfaitement à donner. Si l'honorable député veut que cet item soit réservé et qu'on étudie d'autres crédits, cela me va parfaitement.

M. ARMSTRONG : Quels sont les loyers que le Gouvernement retire de ces immeubles qui lui appartiennent depuis quelques mois ?

L'hon. M. FISHER : Depuis que les contrats ont été signés et que ces immeubles sont devenus la propriété de l'Etat, les locataires paient loyer au Gouvernement, mais on leur a permis de continuer à occuper ces immeubles, s'ils le désirent. Avant la signature des contrats, les locataires payaient leur loyer à leurs anciens propriétaires.

M. MORIN : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de voir ce qu'ont coûté à M. Dobell les deux immeubles achetés par W. M. Dobell et par la succession Dobell, et nous dire ce que l'acquéreur a payé pour ces propriétés.

L'hon. M. FISHER : Je ne saurais répondre à cela.

M. MORIN : L'honorable ministre vient de nous dire qu'il nous fournira d'autres renseignements ; il pourrait peut-être nous renseigner sur le prix payé par M. Dobell pour cette propriété.

L'hon. M. FISHER : Je suis bien prêt à fournir à l'honorable député tous les renseignements qui se trouvent au ministère, mais je ne puis fouiller dans les affaires de la succession Dobell et demander aux intéressés ce qu'ils ont payé pour cet immeuble, il y a des années.

M. MORIN : Il serait bon pour le ministre de connaître ces détails. Il y a quelques années, je me trouvais dans le parc Major's Hill, vers le mois de mai ; je crois

que M. Dobell mourut d'un accident l'automne suivant. J'ai entendu alors une conversation dont le sens devrait être rapporté à la Chambre. M. Dobell était là en compagnie d'une autre personne que je connais de même qu'elle est connue de nous tous. Ces deux hommes-là tendaient un piège au Gouvernement.

L'hon. M. FISHER : Non...

M. MORIN : Veuillez me laisser continuer.

L'hon. M. FISHER : Je sais que mon ami feu l'honorable M. Dobell n'a pas tendu de traquenard au Gouvernement dans aucune circonstance. Je ne permettrai pas qu'on vienne affirmer ici un fait semblable sans protester.

M. MORIN : Nous verrons. Ces deux hommes causaient ensemble et projetaient d'acheter les immeubles qui s'étendent de l'avenue Mackenzie à la rue Sussex pour les revendre ensuite au Gouvernement. J'ai parfaitement compris ce qu'elles disaient. Maintenant pourquoi M. Dobell avait-il besoin d'acheter cette propriété, s'il n'avait pas l'intention de réaliser un bénéfice en faisant cette opération ? L'honorable ministre n'aime pas à se renseigner au bureau d'enregistrement. C'est peut-être parce qu'il connait lui-même quelque chose de cette transaction.

L'hon. M. FISHER : Je repousse absolument tout ce qui est de nature à laisser croire que mon collègue défunt, M. Dobell, a tendu des traquenards au Gouvernement; car c'était un homme dont le caractère n'avait pas recours à ces petits moyens-là. Je suppose que l'honorable député (M. Morin) ne va pas s'imaginer qu'une personne achète une propriété si elle n'espère pas réaliser de bénéfice en la revendant. Mais je sais que feu M. Dobell désirait que le Gouvernement acquît cet immeuble, et il m'en a parlé à plusieurs reprises.

A un moment donné, alors qu'on croyait que cette propriété allait être vendue et qu'un bâtiment y serait construit, ce qui aurait empêché le Gouvernement d'acheter ce terrain, il se rendit acquéreur de cet immeuble lui-même avec l'entente que le Gouvernement pourrait l'acheter. Son but était d'empêcher d'autres personnes de mettre la main sur cette propriété qu'il voulait conserver pour l'Etat. C'était là le motif qui animait M. Dobell, mais non pas le désir de réaliser un bénéfice dans toute cette transaction.

M. MORIN : A-t-il perdu de l'argent ou a-t-il fait des bénéfices dans cette opération?

L'hon. M. FISHER : Je l'ignore.

L'hon. M. FIELDING : Cet immeuble a été acheté de la succession Dobell. J'ignore le prix payé par M. Dobell, mais je partage parfaitement l'opinion exprimée par le ministre intérimaire des Travaux publics (M. Fisher) sur la fin que se proposait notre défunt collègue dans toute cette affaire. Ceux qui ont été mieux à même de le connaître savent qu'il était très expéditif en affaires. Il s'impatientait souvent sur les retards que le Gouvernement apportait dans l'expédition de certaines affaires; je me rappelle parfaitement qu'il a insisté auprès des ministres pour les engager à acquérir tout ce pâté de maisons. Il disait que si le Gouvernement n'acquérait pas cette propriété, une autre personne l'achèterait, et qu'il était tout disposé lui-même à acheter cette partie-là. Je suis convaincu que lorsqu'il acheta cette propriété, il avait en vue d'empêcher qu'elle ne tombât entre les mains d'autres personnes; c'était la fin patriotique qu'il voulait servir. Il se peut que les exécuteurs testamentaires aient constaté ensuite que cette propriété avait acquis de la valeur, et qu'ils l'aient vendue à un prix plus élevé, ce qu'ils auraient eu raison de faire. Mais je sais que la raison qui a engagé M. Dobell à acheter cet immeuble, c'est le retard apporté par ses collègues à ne pas entrer en pourparlers en vue de l'acquisition de cette propriété, et son désir de faire acheter ce pâté de maisons par le Gouvernement dans un but d'utilité publique.

M. J. D. REID : Tout ce que j'ai demandé, c'est un état indiquant les immeubles achetés et les commissions payées; si je puis obtenir cela, je serai prêt à laisser adopter ce crédit.

L'hon. M. FISHER : J'aurai ces détails.

M. SPROULE : Il y a quelques années, nous avons eu une longue enquête au comité des comptes publics à propos de fonctionnaires qui acceptaient des commissions ou des pots-de-vin des fournisseurs de l'Etat; quand la preuve fut faite, le Gouvernement a congédié les fonctionnaires qui s'étaient rendus coupables de cette faute. MM. Arnoldi et Bronskill et deux ou trois autres furent remerciés de leurs services. Afin de prévenir le retour de faits semblables, on adopta, à la session suivante, une loi très sévère, imposant une punition sérieuse aux fonctionnaires publics qui se rendraient coupables d'actes pareils; ce système cessa complètement dans ce ministère. Mais voici qu'aujourd'hui le même fait se reproduit sur une échelle plus large, avec cette seule différence que nous accordons des commissions à des amis politiques qui peuvent échapper à la loi parce qu'ils ne font pas partie du personnel de l'administration.

S'ils étaient fonctionnaires publics, on pourrait les punir sévèrement, mais comme il s'agit de personnes qui ne font pas partie de ce service, on accorde simplement des faveurs à des étrangers, et c'est ainsi qu'on dépense les deniers publics. Cet état de choses est encore plus déplorable, parce que

le montant dont s'étaient emparé les fonctionnaires en question était insignifiant, si on le compare à celui dont il est question maintenant. Quoi qu'il en soit, ce système est également mauvais ; il est temps qu'on y mette fin et qu'on se rappelle que nous sommes préposés à l'emploi de l'argent du pays et que nous devrions nous servir des deniers publics comme nous en userions s'ils s'agissait de notre propre argent.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre voudra-t-il aussi déposer un état indiquant la valeur estimative des propriétés achetées par M. Riopelle ?

L'hon. M. FISHER : J'essaierai de vous donner satisfaction.

M. SPROULE : Ceci confirme ce que j'ai entendu dire, il y a quelque temps. En parlant d'un de ces immeubles, quelqu'un a dit : "M. Hyman est bien gentil ; un homme m'a offert un prix que j'avais l'intention d'accepter, mais M. Hyman m'a offert une couple de milliers de dollars de plus ; je puis donc dire que M. Hyman est généreux."

M. BENNETT : Je ne veux pas différer d'opinion d'avec mon honorable ami de Grey qui est plus vieux que moi ; non seulement par les années, mais encore par le stage qu'il a fait ici ; cependant, je crois qu'il est inutile de faire la leçon aux membres de la droite ; ils sont dans l'impénitence finale et c'est peine perdue que de vouloir les corriger. J'ai l'idée de préparer des cas particuliers et de les consigner dans les rapports de nos délibérations, afin que nos électeurs en aient connaissance. Voici une facture de $250 qu'on a payée à un homme qui a surveillé du dragage dans mon comté. Je me propose de faire connaître cela à mes électeurs, de consigner le fait dans les Débats afin de permettre à mes collègues de s'en servir, et je déclarerai que l'individu en question n'a jamais approché d'un dragueur, mais qu'il travaillait dans le bureau d'un marchand de bois et qu'il recevait $34 pour le louage d'un bateau qu'il ne possédait seulement pas. Ce n'était ni plus ni moins qu'un vol. Le public ne s'attend pas à de l'honnêteté de la part du Gouvernement.

Laissons nos remontrances et tenons-nous-en à ce que nous savons. Des gens comme M. James White vivent au Canada, et les ministres espèrent obtenir d'eux des avantages lorsqu'arriveront les élections. J'ai fait publier ce cas-là dans un journal local et un homme très respectable m'a écrit pour me dire que si ce régime était en vigueur par tout le pays, il fallait supplier le Ciel d'avoir pitié de nous, parce que tout le monde savait que l'individu en question travaillait au bureau de la scierie dont je veux parler.

Cet item se trouve à la page B—449. De la même façon, j'ai pu faire connaître des vols commis dans les opérations du recensement, et faisant voir qu'on accordait $3 par jour à des recenseurs pour des frais d'hôtel, alors qu'il ne dépensaient pas un seul sou. Tout le monde sait que cela est vrai ; il y a des James White partout, de même qu'on trouve des Robins partout aussi.

M. A. A. McLEAN : L'honorable ministre devrait nous fournir des renseignements établissant que l'argent a été dépensé et que cette dépense était légitime. Voici une facture de Scott & Sons pour réparations faites à des tableaux ; elle est de $630 ; on demande pour cet ouvrage $80 par tableau. J'ose dire qu'il n'y a pas dans tout cet édifice un tableau qui a coûté $80 ; l'encadrement du portrait de Sa Majesté n'a pas coûté ce prix-là. Qu'on imagine donc débourser $80 pour réparer les cadres de ces peintures !

L'hon. M. FISHER : De quelle peinture voulez-vous parler ?

M. A. A. McLEAN : Je suppose qu'il s'agit des encadrements des peintures qu'on trouve dans le couloir du Sénat. Ce sont les seuls portraits qui soient recouverts d'une glace, et je vois ici qu'on a payé $11,65 par glace. Il y a en outre le temps du surintendant qui a paqueté ces tableaux, soit 8 jours et ½ à $5 par jour, plus ses dépenses, $51.50, ce qui forme en tout $2,032. Il me semble qu'il est impossible de croire à des choses semblables, d'imaginer qu'on a dépensé $2,032 pour réparer ces tableaux-là. Ces derniers n'ont pas meilleure apparence que par le passé. Cette dépense de plus de $2,000 me fait l'effet d'avoir servi à favoriser des amis politiques.

L'hon. M. FISHER : Toutes ces factures ont été reçues par les fonctionnaires du département et l'honorable député pourra assigner ces derniers devant le comité des comptes publics, s'il le désire. Je ne veux pas poser en maître en fait de tableaux ou d'encadrement, mais je sais que le travail de restauration et de nettoyage des peintures est très difficile.

M. A. A. McLEAN : Mon objection a trait au coût des cadres.

L'hon. M. FISHER : Il y a dans cet édifice beaucoup de cadres qui coûtent plus de $80. Si l'honorable député achetait lui-même des peintures, il constaterait qu'il ne peut avoir des cadres aussi grands que ceux-là pour le prix minime qu'il a mentionné. Cependant, s'il veut faire une enquête, il n'a qu'à s'adresser au comité des comptes publics.

M. BLAIN : A la page V—24 du rapport de l'auditeur général, je trouve qu'on a payé $350 à Donald Hector Maclean à propos de l'enquête sur l'écroulement de la tour Laurier. Quelle est la raison d'être de cet item ?

L'hon. M. FISHER : M. Maclean a agi en qualité d'avocat conseil et de représentant du ministère dans l'enquête sur l'écroulement de la tour en question.

M. BLAIN : A-t-il été payé par l'Etat ou par l'entrepreneur ?

L'hon. M. FISHER : Le représentant du département a été payé par l'Etat.

M. BLAIN : Il y a, à la page V—24, un certain nombre d'item représentant un montant de $883 qu'on a payé à M. Maclean. L'an dernier, on nous a dit que le Gouvernement ne perdrait rien, mais que ce serait l'entrepreneur qui acquitterait tous les frais. Pourquoi l'entrepreneur n'a-t-il pas payé ce montant-là ?

L'hon. M. FISHER : Nous ne pouvions attendre cet argent de l'entrepreneur. Quant à la question de savoir si le Gouvernement peut tenir responsable l'entrepreneur pour les dépenses qui se rapportent à cette enquête, c'est un point de loi sur lequel je ne voudrais pas me prononcer. Le département pourrait avoir le droit de prendre des procédures.

M. BLAIN : L'entrepreneur a-t-il rendu compte de cet argent ?

L'hon. M. FISHER : Il n'y a pas eu de règlement de comptes jusqu'à présent.

M. BLAIN : Rien de la nature d'un compromis ?

L'hon. M. FISHER : Non.

M. FOWLER : L'entrepreneur a-t-il rebâti à ses propres frais ?

L'hon. M. FISHER : Oui.

Antigonish.—Construction d'un édifice public, $5,000.

M. FOWLER : Combien coûtera ce bâtiment ?

L'hon. M. FISHER : $25,000.

M. FOWLER : C'est seulement un bureau de douane.

L'hon. M. FISHER : Un bureau de douane, dans lequel sera aussi logé l'ingénieur ordinaire des Travaux publics.

M. BENNETT : L'honorable ministre pourrait peut-être nous avertir chaque fois qu'il s'agit de travaux neufs.

L'hon. M. FISHER : Je crois pouvoir dire que tous ces crédits sont destinés à terminer des travaux adjugés à l'entreprise.

M. FOWLER : J'aimerais bien connaître le coût total de ces ouvrages.

Shelburne.—Construction d'un édifice public, $10,000.

M. BLAIN : Je suppose qu'il est entendu que si nous adoptons ces item ainsi à la hâte, les membres de l'opposition qui voudront discuter un de ces crédits plus tard, pourront le faire ?

L'hon. M. FISHER : Je crois qu'il vaudrait mieux pour eux user de ce droit maintenant.

M. BLAIN : Cette somme suffira-t-elle pour terminer cet ouvrage ?

L'hon. M. FISHER : Non. L'entreprise n'a pas encore été adjugée.

M. BLAIN : A propos du terrain ?

L'hon. M. FISHER : On l'a acheté.

M. FOWLER : Combien coûte-t-il ?

M. FISHER : $11,000.

M. BENNETT : Combien mesure-t-il ?

L'hon. M. FISHER : 95 par 100 pieds.

M. BLAIN : Quelle commission a-t-on payée pour l'achat de ce terrain ?

L'hon. M. FISHER : Aucune.

M. FOWLER : Ce prix ne semble-t-il pas exagéré pour un terrain situé dans une petite ville minière ?

L'hon. M. FISHER : Je n'en sais rien, vu que je ne connais pas l'endroit en question.

L'hon. M. FIELDING : Glace-Bay est devenu l'endroit principal de la Nouvelle-Ecosse après Halifax, si l'on tient compte de sa population. C'est le centre des opérations de la compagnie des houillères Dominion et sa population, aujourd'hui, est de 12,000 à 15,000 âmes. Cette localité a grandi très rapidement.

Inverness.—Construction d'un édifice public, $18,000.

M. BENNETT : S'agit-il d'un nouvel édifice à construire ?

L'hon. M. FISHER : Non; ce bâtiment est en construction.

M. FOWLER : Combien avez-vous payé le terrain ?

L'hon. M. FISHER : $1,100.

M. FOWLER : Quelle est la grandeur de ce terrain?

L'hon. M. FISHER : 50 par 100 pieds.

Shelburne.—Construction d'un édifice public, $10,000.

M. FOWLER : Combien a coûté le terrain?

L'hon. M. FISHER : $1,500.

M. BENNETT : L'entreprise a-t-elle été adjugée? Quel sera le coût total de cet édifice?

L'hon. M. FISHER : L'entreprise n'est pas adjugée, on en estime le coût à $20,000.

M. BENNETT : Quelle est la population de cet endroit-là?

L'hon. M. FIELDING : De moins de 2,000 âmes.

M. BENNETT : Dans ce cas-là, je puis dire au ministre des Finances que si le pays doit construire des édifices de $20,000 dans des villes dont la population ne s'élève pas à 2,000 âmes, on ne saura jamais où cela finira. Cet état de choses dépasse toute borne.

L'hon. M. FIELDING : Je ne puis dire ce que ce bâtiment coûtera. Il peut se faire que le coût du terrain soit compris dans ce montant. Nous avons besoin d'un édifice public dans cette ville et il nous était impossible d'ériger un bâtiment convenable à meilleur marché. A mon sens, on devrait établir des édifices publics pour des fins générales dans toutes les villes du pays.

Westville.—Construction d'un édifice public, $10,000.

M. BENNETT : S'agit-il d'un nouvel édifice ou si cet ouvrage est déjà adjugé à l'entreprise?

L'hon. M. FISHER : L'an dernier, on a voté un crédit qui nous a permis d'acheter le terrain. L'entreprise n'est pas adjugée. Les travaux coûteront à peu près ce que nous serons obligés de payer pour le bâtiment de Shelburne.

M. BENNETT : Quelle est la population?

L'hon. M. FIELDING : Elle est plus considérable que celle de Shelburne, car elle s'élève à environ 5,000 âmes.

Nouveau-Brunswick, édifices publics, $22,000.

M. FOWLER : Je remarque que dans la Nouvelle-Ecosse on construit des édifices publics dans différentes petites villes. Cette année, on va construire des bâtiments servant à l'Etat dans cette province. Et quand il est question du Nouveau-Brunswick, on ne trouve rien de semblable. C'est là une partialité révoltante. Dans le comté d'Albert, il n'y a pas d'édifices publics, bien qu'on y trouve une ville importante dont les citoyens réclament depuis longtemps la construction d'un édifice public. Il serait tout à fait avantageux pour le public qu'on construisît un édifice dans cette ville dont la population est d'environ 3,000 âmes. Le principe émis par le ministre des Finances, quand il a dit qu'on devrait dans toutes les villes dont la population est de 2,000 âmes, construire des édifices publics, devrait s'appliquer au cas que je viens de mentionner. Il est certainement déplorable d'avoir à constater qu'on tient un bureau de poste dans un véritable trou.

L'hon. M. FISHER : Je prendrai note de cela pour m'en servir dans mon propre comté.

M. FOWLER : Si j'étais à la place de mon honorable ami, j'en profiterais pour faire construire un édifice public dans une ville de mon comté.

L'hon. M. FISHER : C'est précisément pour cela que je n'agis pas de cette façon-là.

M. FOWLER : Je conseillerais à l'honorable ministre de mettre de côté toute fausse modestie. S'il ne veut pas agir de cette façon-là pour son comté, j'espère qu'il en agira autrement pour la division que je représente.

(Il est fait rapport des crédits adoptés.)

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. SPROULE : Quelle sera demain, la besogne de la Chambre?

L'hon. M. FIELDING : Nous discuterons le projet de loi sur les conflits du travail et nous continuerons l'examen des subsides, et, s'il était possible, nous discuterions le tarif.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et dix minutes, vendredi matin.)

# INDEX

## TROISIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

## ABRÉVIATIONS

(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-E.)—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.


Adamson, A. J., *Humbolt.*

Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3606 et suiv.

Terres fédérales: bill (n° 21), modifications et refonte des lois y relatives, 2e l., 4907 et suiv.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard, Ont.*

Belleville: salle d'armes, (sub.) 4148.

Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1350 et suiv.; comité, 1674 et suiv.

Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 692.

Fernie: édifice public, (sub.) 4173.

Guelph: salle d'armes, (sub.) 4150.

Hamilton: bureau de poste, (sub.) 4152.

Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. et amend. Borden) 7055 et suiv.

Indiens: inspection et évaluation de leurs bois de service, (sub.) 7498.

Juges: Alberta et Saskatchewan, traitement, (observ. sur projet de résol. Aylesworth) 7651.

London: bureau de poste, (sub.) 4152.

North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.

Petewawa: camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7859 et suiv.

Phares, (sub.): construction, etc., 6047.

Postes, (sub.): administration, 2892, 2903 et suiv.

Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145.

Saint-Mary: édifice public, (sub.) 4156.

Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1237 et suiv.

Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4902, en comité, 5067 et suiv.

Yukon: bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5871.

Ames, Herbert B., *Saint-Antoine, Montréal.*

Alberta: recensement provincial, services de M. T. A. Brick, (int.) 1174.

Annapolis: quai de la Reine, (sub.) 6193.

Aylmer, F. W. ingénieur: emploi, démission, (mot. pour doc.) 596.

Baddeck: quai, (sub.) 6195.

Baie-Saint-Laurent: port, (sub.) 6196.

Ames, Herbert B.—*Suite.*

Barachois de Malbaie: jetée, (sub.) 6273.

Big-Lorraine: dragage, (sub.) 6196.

Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6090 et suiv.

Carbure de calcium: achat par le min. de la Marine, (int.) 745.

Carson, H. J. et Cie, vente de vieux fer à cette maison, (int.) 3964.

Chemins de fer de l'Etat: travaux exécutés par E. A. Walberg, (int.) 1088; marchés pour approvisionnements et fournitures, (mot. pour doc.) 1188.

Chemin de fer de Montréal et des Comtés du centre, pose de rails dans la rue du Moulin, (int.) 8211.

Chemin de fer Transcontinental-National: explorations, coût, (int.) 1443; comptabilité, (int.) 3751; obligations garanties, (int.) 3752; construction de la division ouest, dépenses, (mot. pour doc.) 4185.

Compagnie dite "Athabasca Fish Company": baux, loyer, opérations, etc., (mot. pour doc.) 1103, 3970; baux et arrangements avec le Gouvt, (mot. pour doc.) 1103, 6038.

Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Life Insurance Company" bill (n° 81), (sur mot. pour 3e l.) 4704.

Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2622 et suiv., 2735 et suiv.

Compagnie d'irrigation Robins, demandes de terrains, (int.) 499, (mot. pour doc.) 509; projet, travaux, achat de terres (int.) 1097, 1176-1177-1178; nature du sol, eau, etc., rapport par M. Stewart, (int.) 2211.

Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5232, 5252 et suiv.

Cow-Bay: brise-lames, (sub.) 6198.

Dimanche: observance du, interprétation de la loi y relative, (int.) 4760.

Doukhobors: recensement de leurs colonies en 1905 et 1906, rapport de M. Spears, (mot. pour doc.) 2214.

Edifices publics : coût, (int.) 1436.

Eskasoni: quai, (sub.) 6206.

Fleuve Fraser: travaux, (sub.) 7189.

Glace-Bay: port, (sub.) 6210 et suiv.

Grand-Etang: chenal, (sub.) 6214.

Hôpitaux de la marine, (sub.): 6056 et suiv.

Houille: soumissions demandées par le ministère de la Marine pour houille livrable à Sorel, (int.) 746.

Ames, Herbert B.—*Suite.*

Intercolonial: tarif de transport des marchandises, (mot. pour doc.) 754; tarif de transport des voyageurs, (mot. pour doc.) 755; achat de fournitures de la "New-Brunswick Supply Company", (int.) 1089; tarif régulateur, (mot. pour doc.) 1156-1157; ferrailles trouvées dans les ruines après l'incendie des ateliers de Moncton, vente, (int.) 3963; wagons en service sur lignes américaines, (int.) 7199, 7450; améliorations à Sainte-Rosalie, (sub.) 7734 et suiv.
Irrigation: cession de demandes, (int.) 1862.
Jersey-Cove: quai, (sub.) 6225.
Lac Porter: canal, (sub.) 6236.
Levés hydrographiques, (sub.) 6053 et suiv.
Little-Currant: chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7149 et suiv.
Manitoba: ports et rivières, (sub.) 7184 et suiv.
Marine: médecin-inspecteur à Canso, (int.) 499.
Marine marchande du Canada: bill (n° 108) modifiant la loi y relative, 2e l., comité et 3e l., 4805, 4806.
Marine et Pêcheries, (sub.): ministère, stations de sauvetage, 7892; réorganisation de la comptabilité, 7892 et suiv.
Moncton: "Old Trotting Park" expropriation, (int.) 4012.
Montréal: école militaire, choix d'un emplacement, (int.) 1854; commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding) 7283 et suiv.
Pâturage: baux, concession, (int.) 502, (mot. pour doc.) 509; baux en vigueur en juin 1906, (int.) 1098; concession d'un terrain à Brown, Bedingfield et al., (mot. pour doc.) 1188; baux, loyer supplémentaire à défaut de paiement du loyer, (int.) 1606; bail à J. R. Craig, (int.) 1862; baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur obsev. Herron) 3590 et suiv.
Pêche: privilèges accordés sur la Saskatchewan-nord, (int.) 1442.
Phares, (sub.): gardiens, 6041 et suiv.; construction de phares, etc., 6046 et suiv.
Pisciculture: établissements, (sub.); 6078 et suiv.
Pointe-de-l'Eglise; aboiteau, quai, (sub.) 6197.
Québec: améliorations au port, (sub.) 6158 et suiv.
Rivière Coquitlam: travaux, (sub.) 7189.
Saint-Fulgence quai, (sub.) 6314.
Saunders, B. J., emploi, (int.) 500.
Sénat: nomination d'un sénateur pour la division de Rougemont, (mot. pour doc. y relatifs,) 6186, 7203, 7729.
Tarif, discussion: 1ère résolution, 576; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1946; article 527, 2441 et suiv.; article 622, 2482; effets de colons, 2485 et suiv.; article 708, 2486 et suiv.; article 135, (sucre) 4290.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6049 et suiv.
Terres fédérales: au nom de qui est inscrit le ¼ n.e., sect. 2, towns. 25, rang 28, à l'ouest du 2e méridien, (int.) 502; terres retirées des réserves d'abreuvoir, qu'en a-t-on fait? (int.) 981; inspections et rapports concernant certaines terres de l'Ouest, (mot. pour doc.) 1104; ¼ sud-est, sect. 2, township 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, ouvert pour inscriptions de homesteads, (int.) 1176; homesteads non patentés, inspection

Ames, Herbert B.—*Suite.*

en avril 1906, (mot. pour doc.) 2214-2215; terres boisées vendues ou louées, après celles mentionnées dans le document de la session, (n° 90), déposé 9 avril 1906, etc., (mot. pour doc.) 4601; bill (n° 21), modification et refonte des lois relatives aux terres fédérales, 2e l., 4829 et suiv.
Victoria: port, dragage, etc., (sub.) 7190.
Yarmouth: port, (sub.) 6247.

Archambault, Joseph Eloi, *Berthier.*

Postes, (sub.): administration, 2892 et suiv.

**Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.***

Affaires indiennes: (mot. pour doc.) 2494.
Arpentages, (sub.) 7460.
Banques: fonds de l'Etat y déposés, intérêt sur iceux, (int.) 4349, (mot. pour doc.) 4601.
Belleville: salle d'armes, (sub.) 4148.
Cartes: publication, (sub.) 3263.
Cartes du Canada et des T.N.O.; gravure, etc., (sub.) 7480.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7609 et suiv.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7130 et suiv.
Commission géologique, (sub.): 3259.
Conserves alimentaires. nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 838 et suiv.; bill (n° 33), en comité, 1666 et suiv., 2071.
Dayley, M. B. A., emploi, (int.) 2048.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6454 et suiv.
Edifices publics, (sub.): 4150; surveillants, aides, etc., (sub.) 4175.
Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7227 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, projet de résolution Fisher, (observ.) 541: vente, (int.) 735; bill (n° 20), établissement, aide à cette fin, 2e l., 2515 et suiv.; comité, 2545 et suiv.; transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5296 et suiv.
Exportations: en 1906, valeur, (int.) 4010.
Forage, (sub.): pour trouver gaz, houille ou pétrole, 3259 et suiv.
Fromage: manutentionnement, coût, (int.) 4349.
Frontière: entre Canada et Etats-Unis, délimitation, relevé, (int.) 1659; rapport de M. Daly, dépôt, (int.) 3266.
Graines: graines de semence, division au min. de l'Agr., personnes y employées, (int.) 1178; rapports adressés aux marchands de graines, plaintes des cultivateurs, (int.) 1179.
Grand-Bend: jetée, dépenses, (int.) 7144.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7337 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3409, 3436 et suiv., 3476 et suiv., 3986 et suiv., 3e l., 5156 et suiv.; amendement, 5166, rejeté, 5167; grèves sur le point d'éclater, (rép. à int. Borden) 6036 et suiv.
Hamilton: salle d'exercice, (sub.) 4151.
Immigrants: dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139.
Immigration: combien d'agents en Allemagne? etc., (int.) 2047.
Importations de l'étranger bénéficiant de la préférence britannique, comme la coutellerie, etc.; (observ.) 4996.
Indiens: terres vendues depuis 1896, (mot. pour doc.) 510, 1750; instruction, livres et

Armstrong, Joseph E.—*Suite.*
instituteurs, (int.) 2666, (mot. pour doc.) 2929-2930; terres vendues par le Gouvt depuis 1896, (mot. pour doc.) 510, 1750, 4252 (int.) 2927; terres non encore vendues, superficie, (int.) 3076; agents et instituteurs: fonctions, appointements, nombre d'écoles, etc., (int.) 3746 : internats, construction, coût, (int.) 4348; indiens d'Ontario et de Québec, (sub.) 7484 et suiv.
Industrie: formulaires de recensement y relatifs, (int.) 4355.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6969.
Jackson, J. B., de Leeds, Angleterre: lettres concernant commerce avec l'Allemagne, (mot. pour doc.) 6038.
London: bureau de poste, (sub.) 4152.
Medicine-Hat: édifice public, (sub.) 4171.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7388 et suiv., 7413 et suiv.
Musée Victoria: échantillons, (sub.) 3268 et suiv.
New-Westminster: édifice public, (sub.) 4174.
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3264, 3267.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3704 et suiv.: hôtel des monnaies, 3720 ; édifices du Parlement, agrandissement, 3725 et suiv.; musée Victoria, 3733; nouveaux édifices, (bureaux administratifs) 3734 et suiv., 4079 et suiv.; édifices publics, aménagement, (sub.) 4154.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4019.
Pointe-Edouard: dragage, (sub.) 7156.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7171 et suiv.
Postes: messagerie postale, teneur de la législation y relative, (int.) 634; poste rurale, établissement, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 2931; (sub.); service postal, 3249 et suiv.; service postal au Yukon, 3258; bill (n° 113), modification de la loi, en comité 7218 et suiv.
Produits périssables: inspecteurs des, (int.) 2049.
Québec: compagnie du pont: (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7436.
Regina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex, (int.) 3737, 3744, 4082, 4083, 4099.
Rivière Sainte-Claire: dragage, (int.) 1989.
Saint-Joseph: quai, achèvement, (int.) 7144.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4172.
Stations agronomiques: station centrale, suppression de la basse-cour, (int.) 1178.
Sucre: d'où importé? (int.) 588.
Tabacs: timbres sur iceux, (sub.) 7501.
Tarif: tomates fraîches, 1935; article 87, légumes n.a.p., 1941; discussion en comité, 5e résol., parag. (b), 891 et suiv.; 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1043 et suiv.; article 4, 1302; article 10, 1304; article 95, 1960; article 73, 4279; articles de fleuristes, 4281; tarif douanier de l'Allemagne par rapport au Canada, droits perçus, (int.) 1167; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. pour doc.) 1189.
Tarif de faveur: application aux marchandises allemandes, (observ.) débat, 6825 et suiv.
Toronto: douane, (sub.) 4159; casernes, (sub.) 4165.
Vancouver: édifice public, (sub.) 4174.

Avery, Melzar, *Frontenac.*
Barachois de Malbaie: jetée, (sub.) 6274.
Postes, (sub.): administration, 2867 et suiv.

Aylesworth, hon. Allen B., *York-nord, Ont.*
Alberta et Saskatchewan: provinces, modification des conditions d'exécution de la loi y relative, bill (n° 146), 1ère l., 5951; 2e l. et comité, 7650; comité, 7791; 3e l., 7792.
Assurances: commission des, correspondance, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2420, 2421. rapport, dépôt, (rép. à int. Porter) 2999; M. Shepley, avocat, nommé par le Gouvt pour aider à la commission (rép. à int. Foster) 3749, (rép. à int. Boyce) 3756; correspondance de la commission, (débat sur observ. Lennox) 4030; coût de la commission, combien payé à MM. Shepley et Tilley, correspondance du ministre de la Justice, etc., (rép. à int. Foster) 4353; rapport de la commission, (débat sur observ. Foster) 6501 et suiv., 6586 et suiv., 6686 et suiv.; rapport de la commission, traduction en français, (rép. à int. Lavergne) 8212.
Aylesworth, hon. A. B., discours à Wiarton, (rép. à int. Robitaille) 487.
Blairmore: village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6789 et suiv.
Canada et provinces d'Ontario et de Québec; frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre, (sub.) 8198.
Chemins de fer: bill (n° 75) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 1850; vente des billets, (rép. à int. Macleən) 7514; bill (n° 75) pour modifier loi de 1903, 2e l., et comité, 7619 et suiv.; mot. pour 3e l., 7643.
Chemin de fer canadien du Pacifique: imposition de ses terres, appels dans certaines causes pour taxes, (rép. à int. Lake) 3479, 4816.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7530 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2168 et suiv.; bill (n° 86) modifiant la loi relative au chemin de fer T. N. quant aux salaires des ouvriers, 1ère l., 2205; 2e l., comité et 3e l., 2560.
Code pénal: bill (n° 136), modification, quant au maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics, 1ère l., 5180; 2e l., comité et 3e l., 7585-7587; bill (n° 145), modification quant au lieu où juger un prévenu, dans un territoire non organisé, 1ère l., 5950; 2e l. et comité, 5951; comité et 3e l., 7207-7212.
Compagnie de la baie d'Hudson: réclamation de ses serviteurs retraités, (rép. à int. Foster) 1181, 6188.
Cour d'appel dans la Colombie-nAglaise : établissement, (rép. à int. Ross) 5102.
Cour du Banc du Roi au Manitoba: nomination d'un nouveau juge, (rép. à int. Roche) 5012.
Cour d'échiquier: registraire, appointements, (sub.) 6443, projet de résol., 7458; bill (n° 171) pour modifier la loi à ce sujet, 1ère l., 7459; 2e l., comité et 3e l., 7756-7757.
Cour supérieure de la province de Québec: juges ayant demandé un congé depuis six mois, (rép. à int. Delisle) 3074.
Cour suprême du Canada: nomination d'un nouveau juge, à être choisi parmi le barreau de la province de Québec, (rép. à int. Delisle) 3073; bibliothèque, achat de livres, (sub.) 7908.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*
Cour suprême de la Colombie-Anglaise: poste de juge offert au plus haut enchérisseur, (observ.) 600; (rép. à int. Macpherson) 744; nomination de M. le juge Clements, (rép. à int. McCarthy) 1093.
Cour suprême du Nouveau-Brunswick: nomination d'un septième et nouveau juge, (rép. à int. Foster) 6953.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (rép. à int. Borden) 244, 2280, débat, 2280 et suiv., 3077, 3093, (débat sur int. Borden) 4046 et suiv.; vacance, nécessité de nommer un nouveau juge, (rép. à observ. Borden) 5677, 7202.
Cour suprême de la Saskatchewan: traitement des juges, (projet de résol.) 6564.
Décrets du conseil: codification, (rép. à int. Borden) 5103.
Dimanche: observance du, interprétation de la loi y relative, (rép. à int. Ames) 4760; la loi du dimanche prohibe-t-elle la distribution de publications américaines pour les écoles du dimanche? (rép. à int. Marshall) 5181; observance du dimanche, loi y relative, services d'hommes de loi à ce sujet, (sub.) 7091.
Documents: dépôt, retard, (rép. à observ. Foster) 3094.
Elections: élection de London, enquête, (rép. à int. Blain) 234: à quand projets de loi modifiant loi électorale? (rép. à int. Borden) 2724.
Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 60) ayant pour objet de la réglementer, 1ère l., 1340; 2e l. et comité, 2302-2310 et suiv.; comité, 4765, amend. Lancaster, 4766, rejeté, 4804; amend. Borden, 4805, adopté, 4805; comité, 4819; 3e l., 4819, 5103 et suiv., amend. Borden, 5110, rejeté, 5114; amend. Sproule, 5110, rejeté, 5114; amend. Lancaster, 5114, rejeté, 5125; (amendement du Sénat) 6957, adopté, 6958.
Ficelle d'engerbage, fabrication: bill (n° 174), amend. du Sénat, 8213.
Fleuve Saint-Jean : contamination de ses eaux, (rép. à int. Wilmot) 6193.
Gendarmerie fédérale, (sub.) 6949.
Henderson, Alexander, hon. juge, démission, (rép. à int. Borden) 2213.
Hyman, hon. C. S., démission, (débat sur int. Borden) 3207; (débat sur observ. Lavergne, et sur mot. Lavergne demandant que le siège soit déclaré vacant) 4916 et suiv.
Intercolonial: prolongement jusqu'à Montréal, modifiant l'acte passé à ce sujet, 1ère l., 1159; en comité, 2557 et suiv.; accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3529.
Interprétation: bill (n° 116) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 4814: 2e l., comité et 3e l., 5172.
Juges: juges en fonction, directeurs de compagnies, etc., (rép. à int. Boyer) 2212, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 3575; (voir aussi " cours ", sous lettre " C "); juges en retraite exerçant le droit, (rép. à int. Delisle) 3481, 3757; juges des cours de comté de la Colombie-Anglaise, traitement, projet de résol., (mot. demandant qu'il soit biffé) 3966; choix des juges devant siéger en revision ou comme juges *ad hoc* en appel, (rép. à int. Beauparlant) 5008; juges Paradis, Cook, Charbonneau, Carroll, Hutchinson, Lemieux et Rochon, dépenses de voyage, (rép. à int. Bergeron) 5012, 5013, 5014, 5015; juges de la

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*
cour d'appel, de la cour du banc du roi, du Manitoba, et des cours de comté de la Colombie-Anglaise, augmentation de traitement, (projet de résol. à cette fin) 5954; juges, Alberta et Saskatchewan, traitement, projet de résol.) débat, 7648 et suiv.; juges, Manitoba et Colombie-Anglaise, (projet de résol. pour augmenter leur traitement) 8001 et suiv.; bill (n° 177) à cette fin, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 8011-8012.
Liquidations judiciaires: bill (n° 147), modification de la loi y relative, 1ère l., 5951; 2e l., comité et 3e l., 7212-7213.
Lloyd, F. H., condamné au pénitencier, (rép. à int. Walsh) 3079.
Magee, M. le juge, retard à rendre jugement dans causes entendues, (rép. à int. Taylor) 916, 1988.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1ère l., 7912; en comité, 8062 et suiv.
Mullin, J.: avancement et augmentation d'appointements, (sub.) 7904 et suiv.
McGillivray, M.: avancement et augmentation d'appointements, (sub.) 7905.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (rép. à int. Crocket) 2213, 2366.
Ouimet, hon. J. A., juge en retraite, président de la banque d'Epargne de Montréal, (rép. à int. Delisle) 4178.
Pénitenciers: rapport, dépôt, 1339; pénitencier de Kingston, grâce accordée à certains détenus, (rép. à int. Devlin) 2662; employés des pénitenciers, nombre, salaires, etc., (rép. à int. Macdonell) 2920; pénitenciers, (sub.) 8197.
Police fédrale: rapport, (dépôt) 1158.
Port-Hope et Charlotte, (N.Y.): service de transbordeur entre, (débat sur observ. Ward) 7815 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa (débat sur mot. Hughes) 2231.
" Quahaug ", (espèce de moule): pêche, règlements à ce sujet, prix, etc., (rép. à int. Lefurgey) 1182.
Quibell, W. A., emploi, (rép. à int. Boyce) 2923.
Rivière Allegash: détournement de ses eaux, (rép. à int. Michaud) 6821.
Saint-Louis, Horace: emploi, (rép. à int. Elson) 3756.
Sentences pour un terme indéfini, et mode de preuve, remarques du juge McMahon, (rép. à observ. Borden) 3968.
Simcoe: comté, plaintes contre le juge puisné de la cour de comté, (rép. à int. Conmee) 3756.
Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4261 et suiv.
Statuts fédéraux: refonte et traduction, (sub.) 8198.
Statuts refondus: communication aux députés, quand?, (rép. à int. E. D. Smith) 498; bill (n° 19) concernant la version française des statuts refondus, 1ère l., 977; 2e l. et comité, 1551, 1559; 3e l., 1593-1596;amend. Bourassa, 1593, rejeté, 1595-96; dépôt d'un exemplaire des statuts refondus, 1520; distribution (rép. à int. Foster), 1663, 1857 ; distribution dans l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 2206 ; distribution de feuillets volants, (rép. à int. Taylor) 2663; traduction en français, (rép.

Aylesworth, hon. Allen B.—*Suite.*
à int. Lavergne) 3283; erreurs de texte, correction, (rép. à int. A. Lavergne) 5451; bill (n° 148) modifiant l'annexe "A", 1ère l. 6058; comité, 6954; 2e l., 6958.
Steamer "G. A. McKeen": naufrage (rép. à int. Lefurgey) 1186.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7930 et suiv.
Tarif : substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal", amend. Fielding, 1276.
Tellier, hon. juge: dépenses de voyage, (rép. à int. Beauparlant) 5008, 5015, 6821.
Toronto: hôtel des postes, succursale dans Toronto-centre, (rép. à int. Bristol) 5015.
Yukon: allocations de subsistance aux juges (sub.) 8195 et suiv.

Barker, Samuel, *Hamilton-est.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 154 et suiv., 167.
Blairmore: village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6794 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7623 et suiv.
Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, en comité, 5688 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: charge de comptable en chef, a-t-elle été abolie? (int.) 748.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7404.
Chemin de fer Transcontinental-National: commission, dépôt de son rapport, (int.) 1081; (débat sur mot. Crocket pour doc.) 3235 et suiv.
Cigarettes: interdiction, débat sur projet de résol. Blain) 4218 et suiv.
Cochrane, George, Moncton, paiement à lui fait, (mot. pour doc.) 751.
Compagnie dite "N. A. Trading Co.", correspondance, paiements à elle faits, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 1108; enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6024 et suiv.
Comptes publics: comité, sixième rapport, (mot. pour discussion, et pour impression et inscription, aux procès-verbaux, du texte des délibérations accompagnant ce rapport) 4924, (débat sur conclusions du sixième rapport) 5184 et suiv.
Elections: de London, 1905, Elgin-est, et Bruce-nord, 1906, instructions données, etc., (mot. pour doc.) 831.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3446 et suiv., 3983 et suiv.
Intercolonial: achat de terrains à Halifax, (mot. pour doc.) 250; M. Bruce McDougall, vérificateur des comptes, (int.) 736; achat d'huile, (int.) 737; permis de circulation à sir Wm. Mulock, (int.) 737; conduite de certains employés, (mot. pour doc.) 751; achat d'huile, (mot. pour doc.) 831 ; vente de vieux fer, etc., à la "Record Foundry Company," sommes payées par cette dernière, mot. pour doc.) 831; retards dus à la mauvaise qualité du charbon, (int.) 1866.
Inverness-Mines: port, (sub.) 6220.
Middle-County: port, quai, (sub.) 6229.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7417 et suiv.

Barker, Samuel—*Suite.*
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3265.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8159.
Serment: à faire prêter aux électeurs, formule, (observ.), débat, 8094 et suiv.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adopt.) 7974 et suiv.
Tarif: chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4500; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, 4710, 4726, 4734.

Barr, John, *Dufferin,*
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903 y relative, 2e l., 660; bill (n° 6), en comité, 3811 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7557 et suiv.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4212 et suiv.
Compagnie dite "N. A. Trading Co.", correspondance, paiements à elle faits, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 1109.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1365; comité, 1680 et suiv., 2072.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6453 et suiv.
Electricité: bill (n° 60), exploitation d'énergie électrique, etc., en comité, 2326 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7225 et suiv.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3044 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2510.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3105 et suiv., 4109 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: communications avec la terre ferme, en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3308 et suiv.
Immigrants: agents nommés pour les aider à obtenir de l'emploi, (int.) 5015; agents et employés, (sub.) 6901 et suiv.
Orangeville: receveur de la poste, décès et remplacement, (int.) 7452.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3714 et suiv.; édifices du Parlement, agrandissement, 3723 et suiv.
Patrick, J. A. M., emploi, (int.) 590, 596.
Pisciculture : établissement, (sub.) 6067 et suiv.
Postes, (sub.) administration, 2878 et suiv.; service postal, 3257 et suiv.; receveurs de la poste à la campagne, augmentation de leurs appointements, (sur observ. Lennox) 6807.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1034 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1236 et suiv.; article 10, 1321 ; article 17, 1400; article 43, 1410; article 55, 1413: sagou et tapioca, 1922; foin et paille, 1925 ; article 219, 2183 ; ajustages en fer ou en acier, 2201; article 555, laine, 2456 et suiv.; effets de colons, 2486.
Terres fédérales: demandes de terres dans la Saskatchewan par MM. McCracken et McCann, (mot. pour doc.) 599; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 4958 et suiv., 5024 et suiv.; l'honorable ministre de l'Intérieur fera-t-il adopter ce projet de loi au cours de la présente session? (int.) 6038.

**Beauparlant, Aime M., *Saint-Hyacinthe.***

Débats: publication de la version française, retard, (observ.) 3658.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2495.
Fromage: nomination d'arbitres officiels à Montréal, (int.) 1661.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3152 et suiv.
Intercolonial: train express de minuit entre Montréal et Lévis, le ministère des Chemins de fer se propose-t-il de le rétablir ? (int.) 3281.
Juges: choix des juges devant siéger en revision ou comme juges " ad hoc " en appel, (int.) 5007.
Saint-Charles: bureau de poste, indemnité à la directrice pour perte de son mobilier, (int.) 1661.
Tarif: discussion en comité, article 526, 2440.
Tellier, hon. juge, dépenses de voyage, (int.) 5007, 5015.

**Beland, Henri Severin, *Beauce.***

Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3180 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2678.

**Bennett, William H., *Simcoe-est.***

Antigonish: édifice public, (sub.) 4101.
Assurances: commission des, allégations contre certains députés et ministres, dans son rapport, (débat sur observ. Bourassa) 4522 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5584, 5668; rapport de la commission, (débat sur observ. Foster) 6552 et suiv.
Baie Georgienne : petite-île Beausoleil, et île Baxter, vente, (int.) 2924, 3079; île Bone, vente, (int. Bennett) 3078.
Bois: quantité importée en 1905-1906, (int.) 591.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 4746.
Canal de la baie Georgienne, embouchure du canal, (int.) 3746.
Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (observ. sur mot. Hughes) 515 et suiv.
Canal de la Trent: partie située entre lacs Rice et Ontario, plans, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1992; choix d'une route, du lac Simcoe à la baie Georgienne, (observ. sur int. McCarthy) 4994; construction, études, (sub.) 7743 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7611 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc: bill (n° 82) concernant la compagnie du, 3e l., 4954 et suiv.; amendement à l'article 8, 4955, 4998 et suiv.
Collingwood: cale, (mot. pour doc.) 3095, port, travaux, (sub.) 7122 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 7294 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie (débat sur observ. McCarthy) 2746 et suiv.
Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company", fusionnement, article du "News", (observ.) 7100.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", enquête, (débat sur mot. Monk) pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6014 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5211 et suiv., 5244 et suiv.

Bennett, William H.—*Suite.*

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2283, 4073.
Culloden: brise-lames, (sub.) 6202 et suiv.
Dépêches: transport entre Coldwater et Lovering, (int.) 2211; entre Victoria-Harbour et la gare, (int.) 2212.
Fer et acier : primes, (nouveau projet de résol. Fielding), débat, 7655 et suiv.
Fer en gueuse: importé, à quels ports d'entrée déclaré? (int.) 733.
Fowler, Foster, etc., spéculations; femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège par M. Bourassa) 3543 et suiv.
Glace-Bay: édifice public, (sub.) 4101-4102.
Goderich: port, travaux, (sub.) 7141 et suiv.
Gowan, hon. James, sénateur, démission, (int.) 3743.
Grain: quantité expédiée à Montréal en 1906, (int.) 590; grain reçu à Montréal, des lacs Supérieur et Michigan, en 1906, (int.) 1082.
Henderson, D.: emploi, (int.) 3757.
Hyman, hon. C. S., démission, (débat sur observ. Borden) 3206.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6896 et suiv.
Imprimerie de l'Etat: M. P. M. Draper nommé prote principal, (int.) 7449.
Indiens d'Ontario et de Québec, (sub.) 7483-7492 et suiv.
Intercolonial, (sub.): pour changer barres d'attelage sur wagons à marchandises, 7511 et suiv.
Inverness: édifice public, (sub.) 4102.
Juges: Alberta et Saskatchewan, traitement, (observ. sur projet de résol. Aylesworth) 7650.
"Library Bureau of Canada", bureau principal à Ottawa, (int.) 3963.
Little-Current: chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7146 et suiv.
Marieville: bureau de poste, construction, (int.) 5243.
Midland: port, (sub.) 7154 et suiv.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding à cette fin) 7262 et suiv.
Neepawa: édifice public, (sub.) 4747.
Ottawa : observatoire astronomique, (sub.) 3696 et suiv., 3705 et suiv.; édifices du Parlement, agrandissement, 3727 et suiv.; musée Victoria, 3732; annexe à l'édifice de l'Est, 3733: nouveaux édifices (bureaux administratifs, 3734 ; nouveaux édifices publics, (sub.) 4082 et suiv.; édifices publics, éclairage, mobilier, préposés aux ascenseurs, 4750, 4757.
Pêcheries : commission, dépenses, (int.) 749; commission, (sub.) 6118 et suiv., 6149 et suiv.; protection des pêcheries, (sub.) 6138 et suiv.
Poisson : transport et conservation, (sub.) 6108 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6162 et suiv.
Port-Burwell: port, travaux, (sub.) 7158.
Port-Colborne: élévateur à grain, construction, (int.) 500; améliorations, (int.) 501.
Postes, (sub.): administration, 2871 et suiv., 2902 et suiv.; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7216 et suiv.
Réserve du Phare, île Hope, vente du bois, (mot. pour doc.) 508.
Réserve de Nipissingue: forces hydrauliques, demandes de concessions, (int.) 2212; qui a

Bennett, William H.—*Suite.*

acheté l'angle nord-ouest de la réserve? (int.) 2924.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex, (int.) 3736, 3744, 4082 et suiv.
Rivière Otonabee: pouvoir hydraulique, location, (int.) 4761.
Selkirk: édifice public, (sub.) 4748.
Sénat: vacances, quand et par qui seront-elles remplies? (int.) 1523; nomination de M. P. H. Spohn, ancien député, au Sénat, (int.) 4809.
Shelburne: édifice public, (sub.) 4102.
Sparks: succession, réclamation, (int.) 735.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1054 et suiv.; article 4, 1297; article 10, 1315; article 590, 2465 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 21) modification et refonte de la loi y relative, en comité, 4942 et suiv., 4962 et suiv.
Transports: commission, projet de résol. y relatif, (débat) 1613 et suiv., 1635, 1641, 1649; 3816 et suiv.
Travail, département, (sub.): appointements, dépenses casuelles, 3051; (sub.): impression, papeterie, etc., 3695 et suiv.
Westville: édifice public, (sub.) 4103.
Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 4749.
Yarmouth: port, (sub.) 6245 et suiv.
Yukon: administration, (débat sur observ. Thompson) 4670 et suiv.; édifices publics, (sub.) 4753 et suiv.

Bergeron, Joseph G. H., *Beauharnois.*

Adresse en réponse au discours du Trône, (débat) 159 et suiv., 172.
Anse-du-Cap: brise-lames, (sub.) 6272.
Anse-à-l'Ilot: jetée de débarquement, (sub.) 6267 et suiv.
Asurances: commission des, enquête et rapport, traduction et impression en français, (observ. sur mot. Parmelee pour adop. du 3e rapport du comité des impressions) 7196 et suiv.; impression de 5,000 exemplaires du rapport de l'enquête faite par la commission, (sub.) 8198.
Banff: chemins, ponts, sources thermales (Hot-Springs), (sub.); 7476, 1482 et suiv.
Bois à pâte: imposition d'un droit d'exportation, (int.) 919.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6088.
Canada: délimitation de ses frontières, (sub.) 7475.
Canal de Beauharnois: force hydraulique, aliénation, (int.) 1156; enquête, rapport, etc., (int.) 1438; restera-t-il ouvert à la navigation? (int.) 3093; administration, (observ.) 5343, 5418 et suiv.; location, (int.) 7747.
Canal de Chambly (port de Saint-Jean), (sub.): 5720 et suiv.
Canal de Cornwall et autres canaux du Saint-Laurent, (sub.) 5722 et suiv.
Canal de Soulanges, nombre d'employés, (sub.): 5721; réparations à Valleyfield, (sub.): 5722; personnel, quai aux Cascades, machines pour remorqueur, etc., (sub.) 7747 et suiv.; 7751 et suiv.
Canal de la Trent: construction, (sub.) 7882 et suiv.
Cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest: gravure, etc., (sub.) 7478 et suiv.
Chambre des communes: achat de pupitres, etc., (mot. pour doc.) 4185, 4994.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*

Chemins de fer: bill (n° 6), en comité, 3809 et suiv.; bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7625 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale, exposé par l'h. ministre des Ch. f. et Canaux, (observ.) 5343, 5418 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Timothée à la Grande-Ile, réparations, pétition du conseil municipal de Saint-Timothée à cette fin, (int.) 3963.
Chemin de fer Transcontinental-National: achat de traverses, (int.) 1445, 1609; emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2007, 2008; construction, adjudication de certains travaux, (int.) 3849.
Chien de mer: usines pour réduction, (sub.) 6097.
Code criminel: bill (n° 145), modification, en comité, 7210 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 7291 et suiv.
Commission des chemins de fer: combien elle coûte, par année? (int.) 7884.
Compagnie dite 'North Atlantic Trading Company", (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5981 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5212.
Conserves alimentaires: inspection, nombre d'inspecteurs, bill (n° 33) en comité, 6959 et suiv.
Cross-Point: quai, achat de bois pour prolongement, (int.) 1445.
Damen, William A., brevet, bill (n° 8) y relatif, en comité, 1814, amendement Pringle, 1806, retiré, (sur motion de M. Bergeron), 1853.
Débats: publication de la version française, retard, (observ.) 602, (sur observ. Beauparlant) 3659; comité des, inaction, (observ.) 7201; compte rendu officiel: appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8199 et suiv.
Dépêches: transport entre Nicolet et Saint-Grégoire, (int.) 1435.
Douanes: modification de la loi y relative: (observ. sur projet de résol. Paterson) 6970 et suiv.
Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7224 et suiv.
Eskasoni: bureau de poste, construction, (int.) 6206.
Fleuve Saint-Laurent: travaux en général, coût, (int.) 2368.
Found, W. A., allocation, (sub.) 7899.
Fuller, R. L.: traitement, (sub.): 7900 et suiv.
Fusils Ross: achat, (int.) 230; fournis à la gendarmerie à cheval, (int.) 593, 636; combien livrés au Gouvt, de janvier à mars 1906, et payés; coût de ces fusils, etc., (int.) 1164; qualité du fusil Ross, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1457 et suiv., débat sur observ. Hughes, 3896 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles), 2978.
Grands-Méchins: brise-lames, (sub.) 6281 et suiv.
Grèves et lockouts, bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1re l., 1071 et suiv., (débat sur observ. Stockton au sujet de la 2e l.) 1378.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Haut-commissaire: bureau à Londres, (sub.) 7908.
Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, (sub.); 7881.
Immigrants refusés: rapatriement, (sub.) 7481.
Immigration: des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Hughes), débat, 6853 et suiv.; agents et employés, (sub.) 6892 et suiv.; immigration: frais généraux, (sub.) 7480 et suiv.
Impressions: impression des bills en français, retard, (observ.) 732.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6965.
Intercolonial: nouvelles installations à Sainte-Flavie, (int.) 1170: ouvrages à la Rivière-du-Loup, coût, (int.) 1171; ouvrages à la jonction de la Chaudière, coût, (int.) 1172; nouvelles installations à Drummondville, (int.) 1172; nouvelles installations à Sainte-Rosalie, (int.) 1173.
Juges: nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe, (int.) 1346, 2051, 2301; pour le district de Richelieu, 2301; juges Paradis, Cook, Charbonneau, Carroll, Hutchinson Lemieux et Rochon, dépenses de voyage, (int.) 5012, 5013, 5014; juges, Alberta et Saskatchewan, traitement, (débat sur projet de résol. Aylesworth) 7648 et suiv.
Kingston (Jamaïque), tremblement de terre, secours, (observ. sur mot. Fielding à cette fin) 2814.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3783, 3789 et suiv.
Lavaltrie: quai, (sub.) 6292.
Liquidations judiciaires, bill (n° 147), modification de la loi y relative, en comité, 7212.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1re l., 7912; en comité, 8063 et suiv.
Marine marchande du Canada: bill (n° 175) pour corriger erreur dans statuts refondus, 2e l., 7911 et suiv.
Marine et Pêcheries, (sub.): ministère, appointements, 7892; réorganisation de la comptabilité, 7896 et suiv.
Milice: pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, projet de résol. (le colonel Fiset), 5815; bill (n° 144) à cette fin, 1ère l., comité et 2e l., 5816-5817.
Milice et Défense, (sub.): 8208.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7455 et suiv.
Montréal: commission du port, nominations, (int.) 245; construction de hangars dans le port, (int.) 246; commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding) 7250 et suiv.; bill (n° 166) à cette fin, en comité, 7783 et suiv.
New-Carlisle: quai, prolongement, rupture, (int.) 1444.
Nicolet: bureau de poste, construction, (int.) 1435.
Nouvelle: quai, endommagé, (int.) 1445.
Observatoire astronomique fédéral, (sub.) 7374, 7375.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3705 et suiv.; hôtel des monnaies, 3722 et fices du Parlement, agrandissement, 3722 et suiv.; édifices publics, (sub.) 8042.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Paspébiac: quai, destruction, (int.) 1444.
Pêcheries, (sub.): inspecteurs, garde-pêche et gardiens, 6065.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1535 et suiv.
Petites-Bergeronnes: enlèvement de cailloux, (sub.) 6296.
Phares, (sub.): appointements et allocations aux gardiens, 6039.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6067 et suiv.
Pointe-au-Père: quai et brise-lames, (sub.) 6279 et suiv.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf): quai, (sub.) 6297.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7214 et suiv.
Québec: développement du port, (observ. sur mot. Robitaille) 2673; commission du port, bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt, en comité, 7758 et suiv.
Red-Island, N.-E.; dragage, (int.) 1989, 2047.
Remèdes brevetés: inspection et réglementation, sera-t-il adopté une loi à cette fin, au cours de la présente session? (int.) 4583, 6037; inspection et vente, bill (n° 99), retiré, (observ. sur mot. Fielding) 7647.
Richmond, N.-E., comté, acquisition d'un quai, (int.) 1989.
Rivière-du-Loup: port, dragage, (sub.) 6303, 6304 et suiv.
Rivière Saguenay: dragage, (sub.) 6306.
Rivière Yamaska: dragage, (sub.) 6317.
Saint-François (île d'Orléans): approche du caisson isolé, (sub.) 6313.
Saint-Thimothée: enquête sur administration du bureau de poste, (int.) 2919.
Sorel :quai, (sub.) 6315.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5458 et suiv., 5496 et suiv.; (rectification du compte rendu des "Débats") 5678; augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7923 et suiv.
Tarif: discussion en comité, 5e résol., parag. (b), 880, 883, 886, 891; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1230 et suiv; ficelle d'engerbage, 1258 et suiv.; article 2, nomination d'un juge, 1295; article 4, 1299; article 5, 1303; article 7, 1303; articles 8 et 9, 1304; article 135, (sucre) 4289; article 376, 4345; articles 379 et 379a, 4345-46; annexe "B", article 1001, 4567; moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4569; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, 4705; article 87, légumes n.a.p.; 1944: article 200, 2128 et suiv.; article 521, 2422; articles 524, 2426 et suiv.
Terres fédérales: protection, inspection et gestion des réserves forestières, (sub.) 7472.
Toller, Fred.: augmentation d'appointements, (sub.) 7905 et suiv.
Traduction: française, retards dans tous les services, (observ.) 732-733; noms, domiciles, appointements des traducteurs, combien payé pour le service de la traduction l'an dernier, (mot. pour doc) 2669.
Transports: encombrement dans l'Ouest, frais, (sub.): 7481-7482.
White, Fred.: commissaire des Territoires du Nord-Ouest, traitement, (sub.) 7476 et suiv.
Yukon: gouvernement, frais, (sub.) 7482.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

Compagnie d'assurance "Royal Victoria", sur la vie, bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2858.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7718.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt., (débat sur projet de résolution Fielding à cette fin) 7268-7277 et suiv.
Tarif: chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4470.

Black, Hudson Burpee, *Hants.*

Cabotage: traités, abrogation, (projet de résolution) 1494.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4204 et suiv.
Intercolonial: embranchement de Windsor, affermage, (int.) 637, recettes du Gouvt., (int.) 1180.

Blain, Richard, *Peel.*

Annapolis: quai de la Reine, (sub.) 4194.
Canal de Clam-Point: construction, but, (int.) 2927, 3289.
Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale, exposé par l'h. min. des Ch. f. et Canaux, (observ.) 5349, 5377.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7545 et suiv.
Charlesville : brise-lames, construction, (mot. pour doc.) 2931.
Cigarettes: interdiction, projet de loi à ce sujet, (int.) 1856, (projet de résolution), débat, 4186 et suiv.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7126 et suiv.
Commerce: ministère, (sub.) 7299 et suiv.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1356 et suiv.; comité, 2075 et suiv.
Douanes, ministère, (sub.): administration, 2855.
Edifices publics: effondrement de la tour de l'ouest, frais d'enquête à ce sujet (int.) 4815.
Election de London, enquête, (int.) 234.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3012 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 690.
Glace-Bay: port, (sub.) 6209 et suiv.
Grèves: grève des mineurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7364 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 973.
Immeubles: achetés par le Gouvt depuis le 1er janvier 1904, (int.) 3964, (mot. pour doc.) 4185.
Inverness (N.-E.): édifice public, (sub.) 6187.
Inverness-Mines: port, (sub.) 6222 et suiv.
Lac Mégantic: jetée, (sub.) 4048 et suiv.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5942; ministère, réorganisation de la comptabilité, 6128 et suiv.
Ottawa: hôtel des postes, incendie, réparations, frais, (int.) 1607; quand construit, et à quel prix ? (int.) 1855; nouveaux édifices publics, (sub.) 4079 et suiv.
Poêles: importés au Nord-Ouest, valeur, (int.) 2366.
Port-Arthur: dragage, adjudication de travaux, (débat sur observ. Conmee) 8150 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6163 et suiv.

Blain, Richard—*Suite.*

Port-Hood: brise-lames, coût, (int.) 3281.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7217 et suiv.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1058; article 10, 1304; article 17, 1382, (tweeds) 1397; article 24, chicorée, 1409; article 25, idem 1409; article 39, 1410; article 48, 1410; article 51, 1411; article 57, 1425; arbres n.a.p., chardons à foulon, 1928; tomates fraîches, 1929 et suiv.; article 87, légumes n.a.p., 1940 et suiv.; article 95, 1955; article 273, 2188; article 527, 2442; article 590, 2471; article 598, 2477; article 615, 2479 et suiv.; article 622, 2483; article 653, 2484; article 244, 4322 ; article 411, chaînes-hérisson, (mot. Logan, amend. Laurier) 4408, 4529.
Travail, (sub.): impression, papeterie, etc., 3695.
Yukon: fonctionnaires absents, (int.) 918, 1100; transport des dépêches, plaintes à ce sujet, (int.) 921; concessions, révocation, (int.) 3538.

Bole, David Wesley, *Winnipeg.*

Chemin de fer Manitoba-Radial, bill (n° 46) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 3703; amendements du Sénat, 5133, 5365.
Compagnie dite "Annuity Company of Canada", bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 1522; 2e l., 1854; comité et 3e l., 2856.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5785 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7685 et suiv.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (observ.), débat, 7328 et suiv.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup) 4370 et suiv.
Milice, (sub.): soldes et allocations, 5825; habillements et accessoires, 5914.
Manitoba: frontières, pourparlers avec Edward Brown (int.) 3965.
Recensement et statistiques, (sub.): 3057 et suiv.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriations, (int.) 4083.
Tarif: en comité, 1ère résol., art. 4, parag (c), 1046 et suiv.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4905 et suiv.

Borden, hon. sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

Armstrong, M., soldat mort au camp de Laprairie en 1905, enquête, indemnité, (rép. à int. Hunt) 1086.
Belleville: salle d'exercice, achat de terrain, (rép. à int. Porter) 1446.
Champ de tir, dans le comté de Victoria (rép. à int. Hughes) 232.
Charlottetown: champ de tir, (rép. à int Martin) 503.
Compagnie dite "Sub-Target Gun Company", (rép. à int. Foster pour doc.) 752.
Cuivre: achat depuis le 1er juillet 1906 (rép à int. Wm Wright) 4009.
Documents: demande de divers doc. par l'hon. M. Foster, (rép.) 2277
Dunnville, salle d'armes, (rép. à int. Lalor) 490.
Ecoles d'instruction militaire, (rép. à int. Northrup) 493.

Borden, hon. sir Frederick W.—*Suite.*

Esquimault: station navale, frais d'entretien, (rép. à int. Monk) 926, 1093, défense, (rép. à int. Hughes) 3481.

Fusils: fusils Ross: achat, (rép. à int. Bergeron) 230; fusils à sous-cible, achat, (rép. à int. Stockton) 234; fusils Sutherland, achat de hausses, (rép. à int. Foster) 745; combien de fusils livrés au Gouvt, de janvier à mars 1906, et payés; coût de ces fusils, etc., (rép. à int. Bergeron) 1164; fabrication à Hartford, (rép. à int. Worthington) 1444; qualité du fusil Ross, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1448 et suiv.; bayonnettes pour le fusil Ross, (rép. à int. Worthington) 2664; importation de parties de cette arme, (rép. à int. Worthington) 2925; correspondance, dépôt, (rép. à int. Lavergne) 3383, 3361; qualités du fusil Ross, (débat sur observ. Hughes) 3896 et suiv.: fusils à sous-cible, prix de revient, etc., (rép. à mot. Foster pour doc.) 4014, 4105; usage du fusil Ross, accidents, (rép. à int. Worthington) 4182, 4183; combien payé jusqu'à ce jour au sujet du fusil Ross? (rép. à int. Northrup) 4352, 5183; modèle des fusils Ross examinés par commission qui a siégé en 1901, etc., (rép. à int. Worthington) 4355; fusils Ross et Lee-Enfield, distribution, (rép. à int. Daniel) 4596.

Guerre sud-africaine: trophées présentés au gouvernement canadien, (rép. à int. Worthington) 491; terres aux vétérans, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 761 et suiv.; concession de terres aux vétérans, (rép. à int. Lake) 4815.

Halifax: houille fournie aux casernes, (rép. à int. Foster) 739; station navale, frais d'entretien, (rép. à int. Monk) 926, 1093: propriété de l'ancienne salle d'exercice, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1751, 4252.

Houille pour la salle d'armes de Burford: marché à ce sujet, (rép. à int. Cockshutt) 1443.

Immigrants: admis dans la milice canadienne, (rép. à int. Parent) 2719.

Kentville: champ de tir, achat de terrain, (rép. à int. Foster) 1434.

Kingston: casernes, (sub.) 4152.

Lévis: forts militaires, déblaiement des terrains avoisinants, (rép. à int. Carrier) 5827; baraques du camp de Lévis, incendie, (rép. à int. Carrier) 5827.

Lindsay, Ont., salle d'exercice, construction, (rép. à int. Hughes) 232.

London: nouveaux magasins, (sub.) 4153.

Médailles: aux soldats ayant fait la campagne du Nil, (rép. à int. Hughes) 232.

Milice: inspection des magasins militaires, (rép. à int. Worthington) 746; transport des tireurs, chaque année, (observ. sur mot. Hughes) 767; aide à l'autorité civile depuis 1899, (rép. à int. Hughes) 927: officiers de la troupe permanente ayant passé examens depuis 1900, (rép. à int. Worthington) 1087; solde des officiers suivant les cours provisoires d'instruction, (rép. à mot. Robitaille pour doc.) 1110; marquage des effets militaires, bill (n° 85) modifiant le code criminel, à ce sujet, 1re l., 2133; 2e l. et comité, 3190; 3e l., 3189; ministère, (sub.): traitement du personnel, 2913; dépôt d'armes, 37e bataillon, comté d'Haldimand, coût, (rép. à int. Lalor) 2919; congés administratifs et périodes d'exercices annuels, (rép. à int. Worthington) 4183; pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol.) 4761; ancienne salle d'exercices militaires, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4764; rapport annuel, (dépôt) 5241; pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol.) 5814: bill (n° 144) à cette fin, 1ère l., comité, 2e et 3e l., 5815-5816-5817; (sub.): soldes et allocations, 5817 et suiv.; levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5894; exercices annuels, 5907, 5936; appointements et salaires, 5907; propriétés militaires, 5907, 5908; provisions et fournitures, 5934; frais casuels, 5935; collège militaire royal, 5935; arsenal fédéral, 5935; taxes, 5936; habillements et accessoires, 5911: achat d'armes, etc., et installation de champs de tir, 5935; salle d'armes du 5e Royal Scots, à Montréal, 5936.

Montréal: école militaire, choix d'un emplacement, (rép. à int. Ames) 1854.

Petewawa: prise de possession de terrains où établir un camp militaire, indemnité aux concessionnaires de coupes de bois, etc., (rép. à int. Boyce) 5827.

Québec: garnison recrutée en Angleterre, (rép. à int. A. Lavergne) 3284.

Saint-Jean, P.Q.: anciennes casernes, vente, (rép. à int. Hughes) 4354.

Sherbrooke: salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Worthington) 2663.

Toronto: salle d'exercice, (sub.) 4162.

38e carabiniers: fusiliers du, solde, (rép. à int. Cockshutt) 4177.

Vaux, major, F. L., congé, (rép. à int. Boyce) 4178

Borden, Robert Laird, *Carleton, O.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 19.

Alberta et Saskatchewan: provinces, application de la loi y relative, modification, bill (n° 146), en comité, 7792.

Arpentages: bill (n° 59), 2e l., et comité, 3191 et suiv., comité 3576 et suiv., bill (n° 172) concernant l'arpentage des terres fédérales et les arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, 1ère l., 7512 et suiv.

Assurances: commission, rapport, dépôt, (int.) 1026; correspondance, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2421; commission, dépôt de son rapport par l'h. M. Fielding, (observ.) 3844; déposition des témoins, distribution, (int.) 3969; rapport de la commission, (débat sur observ. Foster) 6589 et suiv., dépôt du rapport, retard, (débat sur mot. de blâme de M. Lennox) 7120; enquête et rapport de la commission, traduction et impression en français, (observ. sur mot. Parmelee pour adop. du 3e rapport du comité des impressions) 7197.

Auditeur général: rapport, dépôt, (int.) 681, 728, 1026, 1128, 1158, 1520, 2419, 3576.

Bain, J. L., garde-pêche, intervention dans les élections, (int.) 245.

Bills (n° 119, 121 et 125), du Sénat, (observ. Borden sur mot. Talbot pour 2e l.) 5084.

Bills d'intérêt privé: pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) 1982 et suiv.; peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues? (observ. sur int. McCarthy) 2043 et suiv.

Blairmore: village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6720 et suiv., 6747 et suiv., 6765 et suiv., 6772 et suiv.

Borden, Robert Laird—*Suite.*

Budget: exposé budgétaire ,débat, préséance, (observ. sur mot. Laurier) 247 et suiv.

Cabotage: existe-t-il traités empêchant parlement canadien de légiférer contre cabotage? (int.) 1087; traités, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1503 et suiv.

Campbell, J. O., gardien de phare, intervention dans élection, (int.) 245.

Canada et Etats-Unis: relations entre ces deux pays, intervention de M. Bryce, ambassadeur anglais à Washington, (int.) 5676.

Chambre des communes: travaux, (débat sur observ. Foster) 1152 et suiv.; préséance des mesures du Gouvt les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2816 et suiv.; (mot. Laurier pour préséance des mesures du Gouvt les lundis) 4412.

Charbon: disette au Nord-Ouest, grève de Lethbridge, (int.) 227, 287, 437. (Voir aussi houille, lettre "H").

Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 674 et suiv.; en comité, 3806; bill (n° 7), idem, vente des billets, 2e l., 1008, 1015; établissement d'un taux maximum de deux cents par mille pour transport des voyageurs, projet de résolution), débat, 2369 et suiv., 2402 et suiv.; comité permanent, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 7025: bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7627 et suiv., amend., 7445, rejeté, 7645; subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8019 et suiv.

Chemins de fer et Canaux: ministère, bill (n° 170), pour modifier loi y relative, en comité, 8030.

Chemin de fer Canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, en comité, 5686 et suiv.

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7519 et suiv.

Chemin de fer Manitoba-Radial, bill (n° 46), amendements du Sénat, 5133 et suiv.

Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5126 et suiv.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2534 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National: construction de la section "District B", (mot. pour doc.) 1105; (mot. idem, "District F") 1157; affectation de certaines terres indiennes aux usages des têtes de ligne, (mot. pour doc.) 1750; concession de terres faites à la compagnie, dans la Colombie-Anglaise, (int.) 1847; emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2009 et suiv.: subvention en terres, décret, (mot. pour doc.), débat, 2134 et suiv.; tracé entre Québec et Moncton, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 3239.

Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4217 et suiv.

Cochrane, M. Edward, député, décès: (discours) 4509.

Code pénal: bill (n° 145), modification, en comité, 7207 et suiv.

Collection Newcombe: achat, (sub.) 3265.

Commerce: traités intéressant le Canada: bill (n° 17) modifiant la loi y relative, 2e l., 1601 et suiv.

Borden, Robert Laird—*Suite.*

Commerce et navigation: rapport, dépôt, (int.) 1128-1129.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac-Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 3275.

Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada"; bill (n° 164), pour l'autoriser, en comité, 7518 et suiv.

Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2751 et suiv.

Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company": fusionnement, article du "News", (sur observ. Bennett) 7101.

Compagnie dite "Nichols Copper Company", bill (n° 119), brevet, en comité, 5759.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6023.

Comptes publics: dépôt, (int.) 9; comité, dépôt de documents devant lui, (observ.) 3573; comité (mot. concernant les documents déposés devant le comité) 7321.

Conférence coloniale à Londres: le premier ministre y assistera-t-il? etc., (int.), débat, 5422 et suiv.; correspondance, (int.) débat. 5694 et suiv.

Conférence interprovinciale, subvention aux provinces, documents y relatifs, dépôt, (int.) 728.

Conseil privé: bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852 et suiv.

Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 833 et suiv.; bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1353 et suiv.; comité, 2091 et suiv., 6958 et suiv.

Cour d'échiquier: traitement du registraire, (observ.) sur projet de résol. Aylesworth) 7459.

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (int.) 244, 2277, 3077, 3093; (mot. pour doc.) 250; (int.), débat, 4043, amend., 4049, mis aux voix et rejeté, 4077: nécessité de nommer un nouveau juge, (observ.) 5677; (int.) 7202.

Décrets du conseil: codification, (int.) 5102.

Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6462 et suiv.

Dépenses publiques: (mot. de blâme), débat, 8073 et suiv.; (mot. mise aux voix et rejetée) 8091-8092.

Documents: dépôt d'un état indiquant documents dont dépôt fut ordonné au cours de la dernière session, (mot.) 602; (demande de divers documents) 1913; liste, (mot. demandant dépôt) 3742, 6064, 7730; liste, (mot. pour doc.) 8212.

Douanes: modification de la loi des, (observ. sur projet de résol. Paterson) 5019; bill (n° 134) concernant les droits de douane, 2e l. et comité, 5679 et suiv., 5779 et suiv.; amend. demandant renvoi de la 3e l., et réservant au Parlement d'autoriser le Gouverneur en conseil à appliquer le tarif intermédiaire, 5801, rejeté, 5812-5813-5814; débat sur mot. Fielding pour 3e l., 5798 et suiv

Elections: manœuvres frauduleuses de Z. Hall, (int.) 1099; à quand projets de loi modifiant loi électorale? (int.) 2724; ingérence des employés publics, (observ.), débat, 6863 et suiv., (mot.) 6869, rejetée, 6890.

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2340 et

Borden, Robert Laird—*Suite.*
suiv., 4784 et suiv., amend., 4805, adopté, 4805: 3e l., 4819, 5110, amend., 5110 rejeté, 5114.
Emmerson, hon. H. R., démission, (observ.) 5837 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, projet de résolution Fisher, (observ.) 539; (projet de résol. Fisher) 726 et suiv.; bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2528 et suiv.; comité, 2544 et suiv
Explication de nature personnelle par M. Burrows, enlèvement de bois pour chauffage, (observ.) 2917.
Fer et acier: primes, (observ. sur projet de résol. Fielding) 4762 et suiv., 7660 et suiv.
Finance: présentation d'un bill provisoire de, (observ. sur mot. Fielding) 5565.
Forage, (sub.) 3263.
Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 268 et suiv.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculations, femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège par M. Bourassa) 3556 et suiv., 4525 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5633 et suiv.; (débat sur mot. Bourassa concernant accusations de M. Fowler) 5829 et suiv.
Frontière: entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, intérêts du Canada. (débat sur mot. Lancaster pour doc.) 1491 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résol. Hughes tendant à resserrer l'union eitre elles) 2989 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3106 et suiv., 3128 et suiv.; en comité, 3926 et suiv., 3971 et suiv., 4602 et suiv.; projet de résolution à cette fin, (mot. pour comité chargé d'étudier moyens à prendre), 3814, proposition d'amend. R. Smith mise aux voix et adoptée, 3815; 3e l., 5134 et suiv., amend. 5126, rejeté, 5165; application de la loi concernant les grèves, (observ. sur explications Lemieux) 6181 et suiv, 7755 et suiv.; grèves des houilleurs de l'ouest, (sur observ. McCarthy) 7099, (sur observ. Bole) 7331 et suiv., (int.) 7514, 7730, 8212; grèves sur le point d'éclater, (int.) 6036.
Hampton, N. E., receveur de la poste, (int.) 6443.
Henderson, Alexander, hon. juge, démission, (int.) 2213, (mot. pour doc.) 2215.
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron) 778 et suiv., et amend. Knowles, 806 et suiv.
Hyman, hon. C. S., démission comme député de London, (int.) 7, 95, 601, (observ.) 868, 1224, 1522; démission, retrait, (débat sur observ. Laurier) 2825 et suiv., 2837; (int.), débat, 3202; pièces relatives à la démission de M. Hyman, (mot. pour renvoi à un comité) 3270; validation de sa démission, (int.) 5244, démission, (int.) 5730; application de la loi électorale à ce sujet, (observ.) débat, 6979 et suiv., 7035 et suiv., amendement, 7003, rejeté, 7088.
Iles Kaïen: titres, (mot pour doc.) 4105.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 958 et suiv.; communications avec la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1126 et suiv.; 1345, communications télégraphiques (int.) 2052: communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3370 et suiv.
Immigration: politique du Gouvt au sujet de l'immigration, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne), 6345 et suiv.; 6391 et suiv.; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6846 et suiv.
Indiens: d'Ontario et de Québec, (sub.) 7490 et suiv.
Intercolonial: achat de terrains à Truro, etc., (mot. pour doc.) 250: augmentation de loyer à payer au Grand-Tronc pour améliorations (int.) 7201.
Intérieur: rapport, dépôt, (int.) 1026, 1128; agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4383 et suiv.
Juges: Alberta et Saskatchewan, traitement, (débat sur projet de résol. Aylesworth) 7650 et suiv.; nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe, (observ. sur int. Bergeron) 1347; juges, Manitoba et Colombie-Anglaise, (débat sur projet de résol. Aylesworth pour augmenter leur traitement) 8008 et suiv.; bill (n° 177) à cette fin, en comité, 8012.
Kingston (Jamaïque), tremblement de terre, secours aux victimes, (rép. à observ. Fielding) 1750.
Lady Victoria Grenfell: décès, (discours) 2562.
Liquidations judiciaires, bill (n° 147), modification de la loi, en comité, 7212 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1ère l., 7914 et suiv.; en comité, 8065 et suiv.
Marine marchande du Canada: bill (n° 175) pour corriger erreur dans statuts refondus, 2e l., 7911.
Marins canadiens: emprisonnement à Montevideo, (int.) 1430.
Martin, M. Thomas, député, décès: (discours) 4664.
Milice: pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol.) 5815; bill (n° 144) à cette fin, 1ère l., comité et 2e l., 5816-5817.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7389 et suiv.; 7455 et suiv.; amendement du Sénat, 8062.
Ministère: quand le représentant du Nouveau-Brunswick y sera-t-il remplacé? (int.) 6318.
Montréal: avances et argent à la commission du port, bill (n° 166) à cette fin, en comité, 7787 et suiv.
Musée Victoria: échantillons, (sub.) 3267.
Naturalisation: bill (n° 22) modifiant loi y relative, 2e l., 1130 et suiv.
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3267.
Ordres permanents, comité des, 4e rapp., (observ. sur mot. Wright pour adop.) 2361; mot. pour dépôt de doc. devant ce comité) 2560; 5e rapport, (observ. sur mot. Wright pour adop.) 2561.
Or et argent: poinçonnage, bill (n° 137), en comité, 7206.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (projet de résolution), débat, 1189 et suiv., 2674 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3652 et suiv.

Borden, Robert Laird—*Suite.*

Pedley, M.: mission dans la Colombie-Anglaise, (mot. pour doc.) 1157.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1533 et suiv.
Petewawa: camp militaire de, établissement, terrains à cette fin, (observ.), débat, 7824 et suiv.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4021 et suiv.
Port-Stanley :port, travaux, (sub.) 7164 et suiv.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, comité, 7215 et suiv.; amend. du Sénat, 8061.
Preston, W. T. R.: article publié dans le 'London Express", (sur observ. Lennox) 3852.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2270.
Québec: commission du port, bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt, en comité, 7767 et suiv.
Rapides Saint-André: travaux, (mot. pour doc.) 1105.
Rapports des ministères: dépôt, (int.) 1223.
Réserve de Metlakatcla: arrangement y relatif, décret, (mot. pour doc.) 2369.
Réserve des Songhees: négociations à ce sujet, (mot. pour doc.) 1157.
Sénat: nomination d'un sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, (observ. sur mot. Ames pour doc.) 7204.
Sentences pour un terme indéfini, et mode de preuve, remarques du juge McMahon, (observ.) 3967.
Serment: faire prêter aux électeurs, formule, (débat sur observ. Barker) 8117. et suiv.
Service civil: bill (n° 156), retiré, (observ.) 8013 et suiv.
Solliciteur général: poste vacant, à quand nomination d'un titulaire? (int.) 3077.
Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4269 et suiv.
Statuts refondus: dépôt, (int.) 1430; dépôt d'un exemplaire par l'honorable M. Aylesworth (observ.) 1520; bill (n° 19) publication de la version française, en comité, 1551 et suiv., 1561 et suiv.; bill (n° 148) modifiant l'annexe "A", 1ère l., 6058 et suiv.
Stockton, M. A. A., député, décès: (discours) 4911.
Subventions aux provinces: adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7919 et suiv.
Tarif: dépositions recueillies par la commission du tarif, dépôt, (int.) 438; index du tarif, à quand distribution? (int.) 439; discussion du tarif, 1ère résolution, 549 et suiv.; 5e résol., parag. (b) 881 et suiv.; 1ère resol., art. 4, parag. (c), et art. 11, 1032-1068 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1233 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1249, 1269; substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal" amend. Fielding, 1292; 1ère résol. parag. 5, exception B, 1295; blé et riz, 1915 et suiv.; sagou et tapioca, 1917 et suiv.; biscuits non sucrés, 1923; article 444, 2202; article 523, 2423; article 524, 2424 et suiv.; article 527, 2442 et suiv.; article 555, laine, 2449 et suiv.; article 39, 4276; article 135, (sucre) 4284; articles 136, 137, 137a, 139, 141, mélasses, glucose, sucre candi, confiseries, 4315, 4316, 4317, 4318; article 281, (brique réfractaire) 4326; article 300, 4327; article 307, 4327; article 326, 4330; articles 349 et 356, 4334; article 355, 4341; articles 379 et 379a, 3445-46; discussion en comité, 4402; art. 410, 4403; chaînes-hérisson, (mot. Logan, amend. Laurier) 4403, 4467 et suiv.; discussion en comité, 4529; article 433, 4540; article 445, 4541; machines importées après le 1er juillet 1906, 4568; chapitre 49 des statuts refondus du Canada, 1906, abrogation, 4694; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4715, 4725 et suiv.
Terres fédérales: vente, dans l'Alberta-sud, à la compagnie Robins, (mot. pour doc.) 249-250; ventes, depuis 1905, à des particuliers autres que des colons de bonne foi, mot. pour doc.) 250; terres occupées par colons n'ayant pas rempli conditions, (int.) 1082; terres fédérales, bill (n° 21) modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4819 et suiv., 4885 et suiv.; comité, 4941 et suiv., 4959 et suiv., 5020 et suiv.; choix des terres dans la vallée de la rivière de la Paix, (int.) 2720, (mot. pour doc.) 3290; bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité. 5873; loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5875 et suiv.
Traité: entre Canada et le Japon, bill (n° 23) 2e l., 1597 et suiv.
Tuberculose des animaux: moyens de la combattre, (sub.), débat sur projet de résol. Fielding) 8217 et suiv.
Vaisseaux de guerre: sur les Grands Lacs, (int.) 6466, 6565, 7099.
Valeurs coloniales: placement sur le marché anglais, (int. Borden) 4689.
Vancouver, (ville): hôtel des postes, construction, adjudication de l'entreprise, (int.) 925, (mot. pour doc.) 1104.
Winnipeg: dépôt d'immigrants, (mot. pour doc.) 1105; hôtel des postes, construction, (mot. pour doc.) 1157.
Yukon: administration, (débat sur observ. Thompson) 4676; Yukon, bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5173 et suiv., 5855 et suiv.; loi minière, bill (n° 135) modification, amendements du Sénat, 7757 et suiv.

Bourassa, Henri, *Labelle.*

Adresse en réponse au discours du trône, débat) 98.
Assurances: commission des, allégations contre certains députés et ministres, dans son raport, (observ.), débat, 4518 et suiv.; avis de motion pour débat, mardi, 26 mars, 4925, (voir aussi ("MM. Fowler, Foster", etc., lettre "F"); impression du rapport de la commission, (observ. sur mot. Lavergne) 5336 ; allégations contre certains députés, etc., quelle sera la proposition de M. Bourassa à ce sujet? (rép. à int. Foster) 5421 et suiv.; proposition Bourassa, (débat) 5566 et suiv., 5601, rejetée, 5669-5670; enquête et rapport de la commission, traduction et impression, (observ. sur mot. Parmelee pour modification du 3e rapport du comité des impressions) 7320.
Chemins de fer: transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (observ. sur proposition Maclean) 4516.

Bourassa, Henri—*Suite.*
"Colony Register A", de la compagnie de la baie d'Hudson: le Gouvernement en a-t-il l'original ou un exemplaire ? (int.) 5450.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company"; enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5987 et suiv.
Conférence coloniale de Londres : le premier ministre y assistera-t-il? etc., (débat sur int. et observ. Borden) 5431 et suiv.
Conseil impérial: création, correspondance à ce sujet, dépêche publiée dans la "Gazette", de Montréal, (int.) 4817.
Finance: présentation d'un bill provisoire de, (observ. sur mot. Fielding) 5564.
MM. Fowler, Foster, Bennett et Lefurgey, députés, grands propriétaires au Nord-Ouest, spéculations à même les fonds des Forestiers Indépendants, (allusions par MM. D. Ross, Carvell et Em. Devlin); femmes, libations et rapines, (allusion à certains députés et ministres, par M. Fowler), sur discussion du bill (n° 36), ayant pour objet de prévenir et de régler les grèves et lockouts, question de privilège, (débat) 3541 et suiv., (suite), 4518 et suiv.; allusion de M. Fowler à certains députés, etc., (motion l'invitant à prouver ses accusations ou à se rétracter, (avis) 5677, (mot.), débat sur icelle, 5828 et suiv., motion contraire au règlement, décision de M. l'Orateur, 5828-5836; vote maintenant la décision de M. l'Orateur, 5836.
Grève et émeute de Buckingham, (mot. pour doc.) 249.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3934 et suiv., 3977 et suiv., 4926 et suiv.; 3e l., 5141 et suiv.
Hyman, hon. C. S.: démisison, (débat sur observ. Lavergne, et sur mot. Lavergne demandant que le siège soit déclaré vacant) 4920 et suiv.
Immigrants: dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139.
Immigration: européenne, prime aux agents, article du "Star", nouveau contrat, etc., (mot. pour doc.) 4764; politique du Gouvt au sujet de l'immigration, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6356 et suiv.; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6843 et suiv.; agents et employés, (sub.) 6905 et suiv.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3775 et suiv.
Lord Selkirk: livre terrier de sa succession pour la période s'étendant de 1812 à 1835: le Gouvernement en a-t-il l'original ou un exemplaire? (int.) 5450.
Marine et Pêcheries: portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (observ.) 6033 et suiv.
Nicolet: élection de M. Devlin, appels aux préjugés et au fanatisme, (débat sur observ. Monk) 1590.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1217 et suiv.
Pâturage: permis de pâturage ou permis de couper du foin dans district de Prince-Albert, à qui accordés, et pour combien de temps? (int.) 7753.

Bourassa, Henri —*Suite.*
Statuts refondus: bill (n° 19) concernant la publication de la version française, en comité, 1551 et suiv., 1561 et suiv.; amend., 1593, mis aux voix et rejeté, 1595-1596.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7942 et suiv.
Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1226 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1272; substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal", amend. Fielding, 1289; tarif de faveur, application aux marchandises allemandes, (débat sur observ. Armstrong) 6836 et suiv.
Terres fédérales: les 478 milles carrés de terre à bois, article du "Sydney Daily Post", explication) 7327.
Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3506.

Bourbonnais, Augustin, *Soulanges.*
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2532, amendement, 2532, (suite) 2537.

Boyce, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 127.
Assurances: commission royale y relative, M. Shepley, avocat, nommé par le Gouvt pour aider à la commission, (int.) 3756; commission, rapport, (débat sur observ. Foster) 6623 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7584 et suiv.
Copper-Cliff: bureau de poste, enquête, (int.) 4181, (mot. pour doc.) 4601.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse: vacance, (débat sur int. Borden) 4062; (int.) 6953.
Dépêches: transport dans le district de Michipicoten, (int.) 2922; transport entre la rivière au Saumon et Hectanooga, (int.) 4760.
Elections: ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6878 et suiv.
Electricité: exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4777 et suiv.
Explication sur un fait personnel par M. Clements, absence du comité des chemins de fer, article du "World", de Toronto, (observ.) 4528.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3387 et suiv., 3468 et suiv., 3954 et suiv., 4108 et suiv., 4607 et suiv.
Homesteads: inspections de certains homesteads, à qui accordées? Exécution des obligations, etc., (int.) 5005.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. et amend. Borden) 7039 et suiv.
Importations: au Sault-Sainte-Marie, (int.) 500.
Indiens: vente de terres dans l'Algoma, (int.) 3482, permis de coupe accordés par le Gouvt, (mot. pour doc.) 3484-85; Indiens d'Ontario et de Québec, (sub.): 7483-7492 et suiv.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur obser. Northrup) 4372 et suiv., (mot.) 4378-4379, mise aux voix et rejetée, 4400-4401.

Boyce, Artbur Cyril—*Suite.*

Lac Supérieur :braconnage, (int.) 3483; ruine des fonds de pêche, (int.) 4182.
Loggie, W. S. et Cie: paiements faits à cette maison, (int.) 4180.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7415 et suiv.
Naufrages :sur lacs Huron et Supérieur, (mot. pour doc) 2369.
Ophir :receveur de la poste, nomination, salaire, etc., (int.) 4357.
Patterson, rév. G. C., emploi, (int.) 4179.
Petewawa: prise de possession de terrains où établir un camp militaire, indemnité aux concessionnaires de coupes de bois, etc., (int.) 5827; (débat sur observ. Borden) 7846 et suiv.
Poids et mesures: inspecteur pour Algoma, (int.) 2365.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7172.
Quibell, W. A.: emploi, (int.) 2923.
Réserve de Garden-River: ouverture à la colonisation, (int.) 2921.
Réserve de la région de Nipissingue: ouverte à la colonisation, (int.) 7450.
Rivière à la Pluie: navigation, clôture prématurée à cause du sable, (int.) 1182.
Rivière Sainte-Marie :dragage, (int.) 3482.
Sauvetage: stations sur les grands lacs, (int.) 1433, et sur le littoral maritime, (mot. pour doc.) 2369.
Steamer "Golspie": naufrage, (observ.), débat, 1135 et suiv.; steamer "Golspie" appelé auparavant "Osceola", par qui et quand amené au Canada, inspection? etc., (int.) 1432; enquête sur naufrage, rapport, dépôt, (int.) 2420, 2674; service, (int.) 4181.
Steamer "Monarch", naufrage, (int.) 1433.
Steamer "Strathmore", naufrage, (int.) 1432.
Tarif: ficelle d'engerbage, 1250; tarif, discussion en comité, article 590, 2469; article 1019, 4576, 4577; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, 4698; articles 611 et 611a, 4705.
Terres fédérales: terrains miniers, houillers, pouvoirs d'eau, etc., demandés, loués ou concédés depuis 1896, (mot. Boyce pour doc) 3485; terres boisées, vendues le 21 nov. 1900, dans le district d'Algoma, (mot. pour doc.) 3758, 4252; concession de certaines terres; nos 824, 1062, etc., (mot. pour doc. y relatifs) 6186; vente de terres dans le district d'Algoma, (int.) 6191.
Vaux, major F. L., congé, (int.) 4178.

Boyer, Gustave, *Vaudreuil.*

Annuaire statistique: traduction et publication en français, (int.) 2047.
Juges: juges en fonction, directeurs de compagnies, (int.) 2212.
Sirop d'érable: mesures prises pour empêcher falsification, (int.) 2721.

Brabazon, Gerald H., *Pontiac.*

Canal de la baie Georgienne travaux d'exploration, rapport, etc., (int.) 239.

Bristol, Edmund, *Toronto-centre.*

Chemins de fer: bill (n° 7), vente des billets, modifiant loi de 1903, 2e l., 1015; bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7623 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2637 et suiv., 2792 et suiv.

Bristol, Edmund—*Suite.*

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2318 et suiv., 4793 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3409 et suiv., 3937 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1221 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt. (débat sur observ. Herron) 3613 et suiv.
Petewawa: camp militaire, établissement terrains, (débat sur observ. Borden) 7843 et suiv.
Service civil: bill (n° 156), en comité, (observ.) 8016 et suiv.
Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4275 et suiv.
Tarif: discussion en comité; article 135, (sucre) 4309; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif et amend. Laurier) 4506.
Toronto: hôtel des postes, succursale dans Toronto-centre, (int.) 5015.

Broder, Andrew, *Dundas.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 201.
Assiniboïa: registre "A" de cette colonie et autres archives, le Gouvt va-t-il se les faire remettre? (int.) 7753
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4206 et suiv.
Electricité: exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4778 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8072.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson)1535.
Rapides du Long-Sault: barrage, (int.) 7756.
Tarif: machines importées après le 1er juillet 1906, 4568.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 5061 et suiv.

Brodeur, hon. Louis-Philippe, *Rouville.*

Baie d'Hudson: navigation, ports utilisables? (rép. à int. Macdonell) 2659.
Bain, J. L., garde-pêche, intervention dans élection, (rép. à int. Borden) 245.
Belleville: port, recettes et dépenses, reddition de comptes par la commission du port, (rép. à int. Porter) 2362; mur de revêtement, contribution du Gouvt, (rép. à int. Porter) 2719.
Campbell, J. O., gardien de phare, intervention dans élection, (rép. à int. Borden) 245.
Canadiens emprisonnés dans l'Uruguay, (rép. à int. Hughes) 238.
Canal de Clam-Point: construction, objet, (rép. à int. Blain) 3289.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant loi relative à leurs certificats, 2e l., 623 et suiv.; (mot. pour renvoi à comité spécial) 631.
Carbure de calcium: achat par le min. de la Marine, (rép. à int. Ames) 746.
Chambre des communes: travaux, (débat sur observ. Foster) 1155; travaux, préséance

Brodeur, bon. Louis-Philippe—*Suite.*

des mesures du Gouvt les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2822.

Chemins à barrières de Montréal, commission des: dettes, recettes et dépenses, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 529.

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, 3e l., 4948 et suiv.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2532 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National: emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2003, 2012.

Comité des ordres permanents: 4e rapp., (observ. sur mot. Wright pour adop.) 2361.

Dragueur "W. S. Fielding": creusage à Pictou, (rép. à int. Maclean) 1854; vote du premier crédit pour construction, où construit ? etc., (rép. à int. Taylor) 3288.

Dragueur "Galveston": achat, (rép. à int. Monk) 595.

Dragueur "Montague": équipage, dépenses, etc., (rép. à int. Martin) 3290.

Edifices publics: effondrement de la tour de l'ouest, frais d'enquête à ce sujet, (rép. à int. Blain) 4815.

Fleuve Saint-Laurent: chenal, élargissement au Cap Saint-Charles, (rép. à int. Monk) 594; travaux au Cap-à-la-Roche, (rép. à int. Monk) 596; (sub.) 5949; travaux en général, coût, (rép. à int. Bergeron) 2368; creusage du chenal, (sub.) 5945.

Fournitures: achetées de Geo. T. Merwin, (rép. à int. Taylor) 488; de F. C. Brooks et Cie, (rép. à int. Taylor) 488; de la "Canadian Fog Signal Company", (rép. à int. Taylor) 488; de Thomas Wilson et Cie, (rép. à int. Taylor) 489; de Charles Strubb, (rép. à int. Taylor) 489.

Greece's-Point: quai, bateaux qui s'en sont servis ? (rép. à int. Perley) 2658.

Herbes marines: récolte à l'Ile Verte, (rép. à int. Monk) 5826.

Homard: reproduction artificielle à la baie d'Egmont, établissement à cette fin, (rép. à int. Lefurgey) 750.

Houille: soumissions demandées par le ministère de la Marine pour houille livrable à Sorel, (rép. à int. Ames) 747.

Ile du Prince-Edouard: communications avec terre ferme pendant l'hiver, (rép. à int. Lefurgey) 531, 634, (rép. à observ. Lefurgey) 728 et suiv., (rép. à int. Martin) 742; vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 935 et suiv.; communications d'hiver avec la Nouvelle-Ecosse, (rép. à int. Chisholm) 1084; communications avec la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1122 et suiv.; maintien des communications, frais, (rép. à int. Lefurgey) 2046; navigation d'hiver, service des steamers, (rép. à int. Martin) 3287; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3309, 3311, 3325 et suiv.; situation des navires faisant le service entre l'île et la terre ferme, (rép. à int. Lefurgey) 4817, (rép. à int. Martin) 4995; réclamation du gouvt de l'île contre les autorités fédérales; foin, service de steamers, (rép. à int. McLean) 5009; communications en hiver, (rép. à int. McLean), débat, 5093 et suiv.

Brodeur, bon. Louis-Philippe—*Suite.*

Ile Rouge et île Verte: communications téléphoniques avec la terre ferme, (rép. à observ. Gauvreau) 974.

Lac Supérieur: braconnage, (rép. à int. Boyce) 3483.

Marine: médecin-inspecteur à Canso, (rép. à int. Ames) 499.

Marine et Pêcheries: ministère, examen de la comptabilité, (rép. à int. Taylor) 734; (sub.): appointements et dépenses casuelles, 5937; steamers et brise-glaces, 5938; sauvetage, 5939, 5943; steamers surveillant eaux du nord du Canada, 5944; milice navale, organisation, 5945; signaux entre Montréal et Québec, 5949.

Marins canadiens: emprisonnement à Montevideo, (rép. à int. Borden) 1430.

Montréal: présidence de la commission du port, (rép. à int. Monk) 243; nominations, rép. à int. Bergeron) 245; construction de hangars dans le port, (rép. à int. Bergeron) 246.

Navigation: aide, sur côte du Pacique, (rép. à int. R. Smith) 497.

Nicolet: élection de M. Devlin, appels aux préjugés et au fanatisme, (débat sur observ. Monk) 1587.

Ottawa: hôtel des postes, quand construit, et à quel prix? (rép. à int. Blain) 1855.

Pêche: permis pris par bateaux américains, (rép. à int. Sinclair) 1085; privilèges accordés sur la Saskatchewan-nord, (rép. à int. Ames) 1443; permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1770, 1820 et suiv., où et quand la pêche est-elle permise ou interdite dans l'Ontario? (rép. à int. Clements) 1990; dépenses pour encourager l'industrie de la pêche au Canada, (rép. à int. Clements) 1991.

Pêcheries: commission, dépenses, (rép. à int. Bennett) 749.

Pétrole: bill (n° 97) relatif aux primes, impression en français, (rép. à int. A. Lavergne) 4806.

Phares: service, dépenses, (rép. à int. Taylor) 487; sur côte du Pacifique, construction et réparations, (rép. à int. R. Smith) 496.

Pictou: droits de port, (rép. à int. Lefurgey) 1865.

Pilotes: faisant le service entre Montréal et Québec; nombre, limite d'âge, réduction de leur nombre, (rép. à int. Monk) 4599; pilotes de Montréal, rétablissement du système de tour de rôle, à leur égard, (rép. à int. Delisle) 5012.

Port-Bruce: port, travaux, (rép. à int. Marshall) 4816.

Port-Hood: brise-lames, coût, (rép. à int. Blain) 3281.

Quais: district de Muskoka, gardiens, (rép. à int. Wright) 1101.

Quinté Bass Pond: dépenses qu'on y a faites, (rép. à int. Porter) 3285, 3540.

Sauvetage: stations dans l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Martin) 239; sur côte du Pacifique, (rép. à int. R. Smith) 496; à Toronto, (rép. à int. Macdonell), 505; stations sur les grands lacs, (rép. à int. Boyce) 1433. Sauvetage, (sub.) 5939, 5943. (Voir aussi Marine et Pêcheries, lettre "M").

Brodeur, bon. Louis-Philippe—*Suite.*

Sénat: nomination d'un nouveau sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, article de la "Patrie" (rép. à int. A. Lavergne) 4808.

Statuts refondus: bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1564 et suiv., 1583 et suiv.; 1588.

Steamer "Golspie": naufrage, (débat sur observ. Boyce) 1143 et suiv.; steamer "Golspie" appelé auparavant "Osceola", quand et par qui amené au Canada, inspection? (rép. à int. Boyce) 1432, 2420, 2674.

Steamer "Monarch", naufrage, (rép. à int. Boyce) 1433.

Steamer "Sovinto": naufrage, (rép. à int. Lefurgey) 726.

Steamers "Stanley" et "Minto", retirés de la route de Charlottetown-Pictou, raisons, (rép. à int. Martin) 2367.

Steamer "Strathmore", naufrage, (rép. à int. Boyce) 1432.

Tarif: substitution des mots "cour suprême" etc., aux mots "tout tribunal", amend Fielding, 1275; article 2, nomination d'un juge, 1295; article 10, 1313 et suiv.: tabac, discussion sur article 17, 1389; impôt, 1398.

Toronto: sinistre maritime dans le voisinage du port, (rép. à int. Macdonell) 8.

Vancouver, île: chemin sur côte ouest, (rép. à int. R. Smith) 498.

Bureau, Jacques. *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*

Chemin de fer de colonisation du Nord, bill (n° 13) concernant la compagnie du, 2e l., 732; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) y relatif, 1ère l., 2046; 2e l., 2919, 3221; en comité, 4549, 4584, 4594.

Chemin de fer de Joliette à Brandon, bill (n° 15) concernant la compagnie du, 2e l., 732; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2533 et suiv.

Chemin de fer de la Rivière Indienne, bill (n° 40) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2175.

Chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice, bill (n° 91) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2858; comité et 3e l., 5004.

Grande-Bretagne et ses colonies: débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2939 et suiv.

Grands-Méchins: brise-lames, (sub.) 6282 et suiv.

Lavaltrie: quai, (sub.) 6292.

Rivière-du-Loup: dragage, (sub.) 6304.

Rivière Saint-Maurice: dragage, (sub.) 6308.

Trois-Rivières: port, quais additionnels dans les eaux estuaires, (sub.) 6317.

Burrows, Theodore Arthur, *Dauphin.*

Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1887 et suiv.; permis de coupe accordés en vertu de l'article 17 du règlement de 1897, (int.) 7200. Explication sur un fait personnel: défense par M. Burrows, député de Dauphin, d'enlever du bois de sa concession forestière pour chauffage, (article du "Telegram" de Winnipeg) 2915.

Caldwell, Thomas Boyd, *Lanark-nord.*

Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7718.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 4119 et suiv.

Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1042 et suiv.; article 555, laine, 2447 et suiv.

Calvert, William Samuel, *Middlesex-ouest.*

Bills d'intérêt privé: pétitions (mot. pour lecture et réception) 1981 et suiv.

Chemin de fer de London et Sainte-Claire, bill (n° 47) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.

Compagnie d'assurance mutuelle des manufacturiers de l'Est du Canada, contre l'incendie, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1ère l., 2563; 2e l., 3036; comité et 3e l., 5447.

Compagnie dite "Central Manufacturers' Mutual Fire Insurance Company", bill (n° 81) la constituant en corporation, 1ère l., 1985; 2e l., 2206; en comité, 4549, 4584, 4594, 4704; 3e l., 4704-4705.

Pétrole: primes, bill (n° 97); en comité, 4019 et suiv.

Remèdes brevetés: bill (n° 99), y relatif, l'adoption en sera-t-elle proposée au cours de la présente session? (int.) 4583

Campbell, Archibald, *York-centre, O.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 180.

Chemins de fer: comité permanent, (mot. pour siéger pendant séances de la Chambre) 7022.

Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 90), en comité, 5365.

Chemin de fer "Canadian Northern Ontario," bill (n° 72), en comité, 4549 et suiv.

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial bill (n° 158), en comité, 7520 et suiv., 8136 et suiv.

Chemin de fer de Manitoulin et de la rive nord, bill (n° 132) concernant la compagnie du, comité et 3e l., 6771.

Chemin de fer d'Ontario à l'ouest de la baie d'Hudson, bill (n° 133) concernant la compagnie du, comité et 3e l., 6770, 6771.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2538.

Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7404 et suiv., 7516.

Chemin de fer Winnipeg et Northwestern, bill (n° 129) pour autoriser la compagnie du, comité et 3e l., 6770.

Compagnie dite "Jordan Light, Heat and Power Company," (bill (n° 115), 1ère l., 4814, 2e l., 5004.

Compagnie dite "Owen-Sound Bridge and Terminal Company", bill (n° 66) la constituant en corporation, 1ère l., 1522; 2e l., 1937; retrait de ce bill, (mot.) 3841.

Compagnie dite "Port-Arthur Power and Development Company", bill (n° 167), pour l'autoriser, 2e l., 7411.

Damen, William A., brevet d'invention, bill (n° 8) y relatif, 1ère l., 533; 2e l., 732; en comité, 1805 et suiv.; comité et 3e l., 1853.

Entrepôts frigorifiques: transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5303 et suiv.

Feuilleton: ne devrait pas être imprimé en français seulement, (observ.) 8059.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, (déc.) 3426, 3437.

Campbell, Archibald.—*Suite.*
Spain, Osprey George Valentine, bill (n° 104) pour lui faire droit, 1ère l., 4250; 2e l., 4553.
Tarif: tomates fraîches, 1933; article 87, légumes n.a.p., 1943; article 555, laine, 2449.
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4248 et suiv.

Carrier, Louis A., *Lévis.*
Lévis: forts militaires, déblaiement des terrains avoisinants, (int.) 5827; baraques du camp de Lévis, incendie, (int.) 5827.

Carvell, Frank Broadstreet, *Carleton, N.-B.*
Chemins de fer: subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8021 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2740 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5997 et suiv.
Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapport, 5276.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2324, et suiv., 4772 et suiv.; inspection, bill (n° 111) en comité, 7245.
Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 6257.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculations; femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège par M. Bourassa) 3548 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5602 et suiv., 5610 et suiv.
Grèves et lockouts: bill, (n° 36) pour les prévenir et les régler en comité, 3958.
Ile du Prince-Edouard: communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3365 et suiv.
Intercolonial: accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Macdonald pour doc.) 3521.

Cash, E. L., *Mackenzie.*
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2176.
Doukhobors: établissements dans la Saskatchewan depuis 1er octobre 1906 (mot. pour doc.) 4601.
Yukon: l'Indien Tagish Charlie est-il le premier homme qui ait découvert de l'or au Yukon et est-il vrai que le Gouvt canadien lui ait donné, pour cela une récompense de $5,000? (int.) 921.

Chisholm, Thomas, *Huron-est.*
Adresse en réponse au discours du trône, 71.
Bétail canadien: interdiction en Angleterre, (int.) 1091.
Dragueur "Montague", où employé en 1906? (int.) 3075.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, projet de résol. Fisher) 722 et suiv.; bill (n° 20), 2e l., 2507; transport dans iceux, (mot. Smith), débat, 5325 et suiv.
Fer, acier et plomb, production, (int.) 4179; primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7676 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2951 et suiv.

Chisholm, Thomas.—*Suite.*
Immigration: circulaires adressées aux agents, (mot. pour doc.) 287.
Moore, W. W., rapport sur conditions de certaines fabriques, (int.) 238.
McGee, Thomas D'Arcy: monument à sa mémoire, (int.) 7916.
Périodiques anglais: port, traitement plus satisfaisant aux éditeurs, (int.) 1173.
Pétrole: primes à l'extraction du pétrole brut, (int.) 4184.
Postes: contribution spéciale des receveurs de la poste, reçue par le Gouvt, (int.) 1173.

Chisholm, William, *Antigonish.*
Ile du Prince-Edouard: communications d'hiver avec la Nouvelle-Ecosse, (int.) 1084; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3351 et suiv.
Tarif: discussion, article 196, 2126.

Christie, Peter, *Ontario-sud.*
Canal de la Trent: construction, coût, (int.) 738.
Immigrants: combien arrivés en 1905, (int.) 591.
Immigration: agents employés dans l'Ontario, (int.) 738.
Intercolonial: remise à locomotives, construction, (int.) 5009.
Stations agronomiques, (sub.) 8033 et suiv.
Tarif: article 411, chaînes-hérisson, (mot. Logan au sujet du tarif) 4404, 4530.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*
Canal Welland: détournement d'eau par la "Cataract Power Compny", (int.) 3288.
Grèves sur chemins de fer, (int.) 3289.

Clarke, Alfred H., *Essex-sud.*
Chemin de fer central de Nipissingue, (bill (n° 94) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2859; comité et 3e l., 4551.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7525 et suiv., 7545 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5228 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 963 et suiv.
Navires: course à Lime-Kiln, réglementation, (int.) 4177.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4018 et suiv.
Rivière Otonabie: dragage, (sub.) 7175 et suiv.

Clements, Herbert S., *Kent-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 120.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 456.
Chatham: salle d'armes, (int.) 4180.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 663.
Chemin de fer Transcontinental-National: adjudication de travaux, (int.) 3282; wagons et locomotives, combien en circulation? (int.) 5182, combien de milles déjà construits? etc., (int.) 5674.
Chien de mer: usines pour réduction, (sub.) 6099.

Clements, Herbert S.—*Suite.*
Clôture en fil métallique le long de la frontière internationale, (int.) 241.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7141.
Compagnie dite "Chatham Cordage Company," amendes à elle imposées, (int.) 4180.
Dolson : cimetière, travaux de protection, (int.) 4599.
Edifices publics, (sub.): 4150.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2497-2527.
Explication sur un fait personnel: absence du comité des chemins de fer, article du "World," de Toronto, 4527.
Importations: des Etats-Unis au Canada, par provinces, (mot. pour doc.) 1188.
Fer et acier: primes, débat sur projet de résol. Fielding) 7721 et suiv.
Huile à parquet: qualités et prix, (int.) 5181.
Ile Sainte-Anne: qui l'a louée? (int.) 6192.
Importations: des tEats-Unis au Canada, par provinces, (mot. pour doc.) 1188.
Indiens: d'Ontario et de Québec, (sub.) 7484 et suiv.
Kermès San-José, ravages, (observ.) 2848.
Pêche: où et quand permise et interdite dans l'Ontario? (int.) 1990; dépenses pour encourager l'industrie de la pêche au Canada, (int.)1990.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4021 et suiv.: quand aura-t-il force de loi? (int.) 4817.
Phares, (sub.) gardiens, 6041 et suiv.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6073.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7165.
Postes, (sub.): administration, 2898 et suiv.; service postal, 3255 et suiv.
Rivière Otonabie: dragage, (sub.) 7172 et suiv.
Rivière Thames: exploration, coût, (int.) 241; quais, coût, (int.) 241 ; inondations, (observ.) 2850.
Rondeau: port, travaux, (sub.) 7176 et suiv.
Tabac: en feuilles, importé des Etats-Unis, (int.) 2209 ; impôt sur les tabacs, (observ.) 6035; la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session? (observ. sur int. Monk) 6325 et suiv.; tabacs: timbres sur iceux, (sub.) 7498 et suiv.
Tarif: ficelle d'engerbage, 1263; tomates fraîches, 1935; article 349, 2196 et suiv.; article 399, 2200; article 555, 2445 et suiv.; tarif, discussion en comité: article 307, 4328 : articles 349 et 356, 4335; article 410, 4403; chaînes-hérisson (mot. Logan, amend. Laurier) 4403, 4531.

Cockshutt, William F.. *Brantford.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 115.
Annuaire statistique, (sub.): 3066 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 456 et suiv.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6450 et suiv.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2315 et suiv.; 4773 et suiv.; 3e l., 5121 et suiv.
Goderich : port, travaux, (sub.) 7141 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3457 et suiv., 3938 et suiv.
Houille pour la salle d'armes de Burford: marché à ce sujet, (int.) 1443.
Kingston (Jamaïque): tremblement de terre, (observ.) 1663.

Cockshult, William F.—*Suite.*
Naturalisation: bill (n° 22) modifiant la loi y relative, 2e l., 1134 et suiv.
Ottawa, (sub) : hôtel des monnaies, 3720.
Postes: conventions postales entre Canada et Etats-Unis, (int.) 490; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7221.
Recensement et statistiques, (sub.): 3060 et suiv.
Service civil: bill (n° 156) retiré, (observ.) 8017 et suiv.
Tariff: ficelle d'engerbage, 1252; prime, (int.) 1662; article 521, 2422 et suiv.; article 527, 2443; mise en discussion des articles 72 et 73, (int.) 1926; article 232, 2184 et suiv.: article 290, 2188 et suiv.; article 521, 2422 et suiv.; article 524, 2430 et suiv.; article 544, ficelle d'engerbage, 2444; article 71, 4277; article 73, 4278; article 135, (sucre), 4282; article 139 (glucose) 4317; article 258, 4323; article 316a, 4329: articles 349 et 356, 4336 ; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4406.
Toronto: salle d'exercices, (sub.) 4746.
38e carabiniers : fusiliers du, solde, (int.) 4177.
Winnipeg: bâtiments pour immigrants, (sub.) 4748.

Conmee, James, *Baie du Tonnerre et Rivière La Pluie.*
Bills d'intérêt privé : pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) 1984.
Canal de Chambly: conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) .7749 et suiv.
Chemin de fer: bill (n° 100) modifiant la loi de 1903, 1ère l., 3845.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec, bill (n° 154), comité, 8135.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7524 et suiv., 7699.
Compagnie dite "Erie and Ontario Power Company": bill (n° 168), (mot. pour discussion en comité par tour de faveur) 7692.
Compagnie dite "Port Arthur Power and Development Company", bill (n° 167) pour l'autoriser, 1ère et 2e l., 7319; 2e l., 7411, 7692; (mot. pour discussion en comité par tour de faveur) 7692.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2336 et suiv., 4776 et suiv.; 3e l., 5122 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7690, 7702 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36), pour les prévenir et les régler, en comité, 3926 et suiv., 3976 et suiv., 4108 et suiv., 4603 et suiv., 4934 et suiv.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7420 et suiv.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (observ.) 8122, 8143 et suiv.
Simcoe : comité, plaintes contre le juge puisné de la cour de comté, (int.) 3755.
Terres fédérales: bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5874.
Travaux publics: Ontario, (sub.) 8054.

Copp, Albert J. S., *Digby.*
Culloden: brise-lames, (sub.) 6201.
Explication de nature personnelle, entrefilet du "Telegram", de Saint-Jean, candidature du Dr Weldon dans le comté de Queen-et-Shelburne, 287.
Pêche: permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1784 et suiv., 1817 et suiv.

Crawford, John, *Portage-la-Prairie.*

Chemin de fer d'Alberta, bill (n° 124) concernant la compagnie du, 1ère l., 4992; 2e l., 5134.
Chemin de fer de Midway et Vernon, bill (n° 123) concernant la compagnie du, 1ère l., 4992; 2e l., 5134.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7330 et suiv.
Serment: à faire prêter aux électeurs, formule, (débat sur observ. Barker) 8116 et suiv.
Tarif: article 57, 1423; article 591, 2474.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4903 et suiv., comité, 4944 et suiv., 4983 et suiv.

Crocket, Oswald S., *York, N.-B.*

Bain, John: services spéciaux dans l'enquête sur le tarif, (sub.) 6157.
Chemins de fer de l'Etat: ponts, travaux, (mot. pour doc.) 1519.
Chemin de fer le Grand-Tronc: paiements à lui faits, (mot. pour doc.) 1519-1520.
Chemin de fer Transcontinental-National, entre Québec et Moncton, (mot. pour doc.) 273 et suiv., 3215, 3221 et suiv.; explorations dans le Nouveau-Brunswick, (int.) 485: achat de terrains à Moncton, (int.) 1170; tracé entre Chipman et Grand-Falls, choix, (int.) 2928, 3076; tracé dans le Nouveau-Brunswick, choix, (int.) 4251, 7203; construction du chemin, études, (sub.) 7884 et suiv.
Cour suprême du Nouveau-Brunswick: réorganisation, (mot. pour doc.) 3758-3759.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3003 et suiv.
Fleuve Saint-Jean et tributaires, (sub.) 6256.
Harrison, Thomas: gratification à sa veuve, (sub.) 6137.
Intercolonial: nouveaux emplois, (int.) 1090; achat de terrains à Moncton, (int.) 1170; pensions à certains employés, (sur projet de résol. Emmerson) 1531 et suiv.; ateliers de Moncton, nouvelles machines, nouvelles dépenses, (mot. pour doc.) 2671; (sub.); améliorations à Sackville, à Amherst, à Newcastle, 7502-7504.
Marble-Mountain : quai, (sub.) 6228.
Marine et Pêcheries: ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6129.
Milice, (sub.) : habillements et accessoires, 5911 et suiv.
Moncton: "Old Trotting Park", expropriation, (int.) 3080.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (int.) 2213, 2366; (mot. pour doc. et amendement Johnston) 2670, 2672.
O'Rourke, John: emploi au bureau du comptable de l'Intercolonial, (int.) 3282, 3538.
Peintres: salaires à Halifax, (int.) 4356.
Postes, (sub.): administration, 2901 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2248.
Sénat: vacances, quand seront-elles remplies? etc.; (int.) 733, 1429, 1522; (observ.), débat 1696 et suiv.
Stanley, (N.-B.): receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 7755.
Stations agronomiques: combien? (sub.) 4176.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5511 et suiv.

Croket, Oswald S.—*Suite.*

Tarif: en comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1027 et suiv., article 17, 1399; article 411, chaînes-hérisson, 4532; article 433, 4538 ; acier, etc., 4572 ; article 1013, y compris guipures et franges pour cercueils, 4575.

Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*

Annuaire statistique, (sub.): 3066 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, certificats, bill (n° 5), 2e l., 627.
Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest: gravure, etc., (sub.) 7478 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale, exposé par l'hon. ministre des Chamins de fer et Canaux, (observ.) 5351, 5369, 5381, 5411 et suiv.
Chemin de fer canadien du Pacifique: permis de circuler sur Intercolonial, (int.) 2927.
Commerce: ministère, (sub.) 7301.
Commerce et navigation, rapports, fautes d'impression, (int.) 288.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6457 et suiv.
Dépêches: expédition en Angleterre par les steamers "Empress", (int.) 1096.
Edmonton: pavillon pour les immigrants, (sub.) 4169.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3039 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, en comité, 2556 et suiv.
Fernie: édifice public, (sub.) 4174.
Forage, (sub.) 3262.
Fusils: fusils Ross et Lee-Enfield, distribution, (int.) 4595 ; fusil Ross, qualité, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1473 et suiv.
Glace-Bay : port, (sub.) 6214.
Grain: exportation, (int.) 492.
Guelph : salle d'armes, (sub.) 4151.
Hôpitaux de marine, (sub.) : 6054 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 966 et suiv.; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3322, 3361 et suiv.
Immigration : agents et employés, (sub.) 6893 et suiv., 6947; immigration chinoise, application de la loi y relative, (sub.) 7093.
Importations du Royaume-Uni, valeur, (int.) 589.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5939 et suiv.; milice navale, organisation, 5945; ministère, réorganisation de la comptabilité, 6127 et suiv.
Milice, (sub.): levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5904; propriétés militaires, 5908 et suiv.: achat d'un emplacement pour nouvelle salle d'exercice à Saint-Jean, N.-B., 5936.
Montréal: port, améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 6178; commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résolution Fielding à cette fin) 7264 et suiv.
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
Ottawa, (sub.) : édifices publics, éclairage, mobilier, ventilation, 4750.
Pêche: permission aux pêcheurs américains de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1802, 1821.

Daniel, John W.—*Suite.*

Pêcheries: commission des, frais, (sub.) 6150.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1531 et suiv.
Phares, (sub.): phares et bateaux feux, 6042 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2887 et suiv.; service postal, 3241 et suiv.
Provinces maritimes: représentation, (débat sur mot. Hughes) 2228.
Québec : hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4142.
Rideau-Hall, (sub.): 4755.
Saint-Jean, N.-B., port, amélioration, (int.) 242.
Sénat: vacances, nomination de nouveaux sénateurs, (débat sur observ. Crocket) 1701 et suiv.
Steamers, (sub.): service entre Grande-Bretagne et Canada, 7303 et suiv.; entre Saint-Jean et Digby, 7312.
Stockton, M. A. A., député, décès: (discours) 4912.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5543 et suiv., amend., 5546, rejeté, 5548.
Tarif: discussion, acide nitrique et tous autres acides, n.a.p., 2182; article 219, 2183; article 223, 2184; article 220, 2183 ; articles 664, 682, 2484; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4436, 4437, 4442, 4494; article 448, 4558; annexe "B", article 1001, 4566: article 1007, 4572.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4893 et suiv.

Delisle, Michel Simeon, *Portneuf.*

Cour Supérieure de la province de Québec, juges ayant demandé un congé depuis six mois, (int.) 3073.
Cour suprême du Canada: nomination d'un nouveau juge choisi parmi le barreau de la province de Québec, (int.) 3073.
Juges: nouveau juge de la cour suprême du Canada, à être choisi parmi le barreau de la province de Québec, (int.) 3073; juges de la cour supérieure ayant demandé un congé depuis six mois, (int.) 3073; juges en retraite exerçant le droit, (int.) 3481, 3757.
Ouimet, hon. J. A., juge en retraite, président de la Banque d'Epargne de Montréal, (int.) 4178.
Pilotes: de Montréal, rétablissement du système de tour de rôle, à leur égard, (int.) 5011.
Riley, James: est-il encore surintendant des pilotes à Montréal? (int.) 3758.
Routhier, hon. juge A. B.: retraite, pension, (int.) 5011.

Demers, Joseph. *Saint-Jean et Iberville.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 15.
Canal de Chambly: construction d'un conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7748 et suiv.

Derbyshire, Daniel, *Brockville.*

Chemins de fer: transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (débat sur observ. Maclean) 4518.

Derbyshire, Daniel—*Suite.*

Chemin de fer de Brockville, Westport et Nord-Ouest, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2531.
Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapport, 5248.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 697 et suiv.; entrepôts frigorifiques; transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5293 et suiv.
Inverness-Mines: port, (sub.) 6221.
Tarif: articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4737.
Transports: commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1644.

Desjardins, Samuel, *Terrebonne.*

Beurre : production totale, de 1896 à 1906, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (int.) 1185.
Exportations: de pommes, de foin, de sucre et de sirop d'érable, en 1905 et en 1906 ? (int.) 2666.
Fromage: production totale, prix, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (int.) 1183.
Réserve de Doncaster: division en lots de colonisation, (int.) 5181.

Devlin, Charles, *Nicolet.*

Chemins de fer: subventions, pont à Nicolet, (débat sur projet de résol. Fielding) 8027.
Chemin de fer le Grand-Tronc, compagnie du, a-t-elle fourni comptes exigés par l'acte 16 Vict., ch. 34, art. 27? (int.) 5184.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5213 et suiv.
Convention de Berne: proclamation par les tribunaux du Canada, (int.) 7916.
Doucet's-Landing: quai, (sub.) 6277.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2967, 2990, 2992, 2995.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 3e l., 5148 et suiv.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. Borden) 7000 et suiv.
Immigration: des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6855 et suiv.
Intercolonial: échange de wagons avec d'autres compagnies, (int.) 2662; service des trains à voyageurs entre Nicolet et Montréal, (int.) 3749; incendies causés par l'Intercolonial, indemnités, (int.) 3750.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3769 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8064 et suiv.
Nicolet: élection de M. Devlin, appels aux préjugés et au fanatisme, (débat sur observ. Monk) 1589 et suiv.
Pénitenciers: Kingston, grâce accordée à certains détenus, (int.) 2662.
Sainte-Perpétue: qui y est chef de gare? (int.) 2419.
Service civil: bill (n° 156), retiré, (observ.) 8014 et suiv.

Devlin, Emmanuel B., *Wright.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 112.
Assurances: rapport de la commission des allégations contre certains députés, etc.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5643 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8065 et suiv.
Petewawa,: camp militaire, établissement terrains, (débat sur observ. Borden) 7842 et suiv.
Sénat: nomination de nouveaux sénateurs pour le Nouveau-Brunswick, (débat sur observ. Crocket) 1719.

Dubeau, Joseph Adelard, *Joliette.*

Explication sur un fait personnel, article du " Nationaliste ", 3968.

Dugas, Francois O., *Montcalm.*

Chemin de fer canadien du Nord, bill (n° 48) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2531.
Tabac: tabac canadien, fabrication, combien de manufactures, quantité fabriquée, etc., (int.) 1986.

Elson, Peter, *Middlesex-est.*

Boston, Robert: nommé inspecteur d'immigration, (int.) 2211.
Chevaux: minimum de valeur, pour fins du tarif, (int.) 1091.
Feuilleton: ne devrait pas être imprimé en français seulement, (observ. Campbell) 8059.
Lin de la Nouvelle-Zélande: essais de culture à la station agronomique centrale, (int.) 5449.
London : bureau de poste, améliorations, (int.) 7453.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int.) 3756.
Tarif: article 18, beurre, 1400; foin et paille, 1925; article 250, 2187; ajustages en fer ou en acier, 2201; article 555, 2456 et suiv.; article 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4744.

Emmerson, hon. Henry R., *Westmoreland.*

Canal de la baie Georgienne: embouchure du canal, (rép. à int. Bennett) 3746.
Canal de Beauharnois : force hydraulique, aliénation, (rép. à int. Monk) 1437: enquête, rapport, etc., (rép. à int. Bergeron) 1438.
Canal de Chambly, (port de Saint-Jean), (sub.): 5718.
Canal de Cornwall, et autres canaux du Saint-Laurent, (sub.): 5722.
Canal de Lachine, (sub.): 5717.
Canal de Soulanges, (sub.): 5717-5718.
Canal de la Trent, entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1997 et suiv.; construction, coût, (rép. à int. Christie) 738; décision du Gouvt de faire aboutir le canal à Trenton et non à Port-Hope, (rép. à int. Ward) 3745 ; levés du canal, coût, (rép. à int. Ward) 4815; choix d'une route, du lac Simcoe à la baie Georgienne, (rép. à int. McCarthy) 4994.
Canal Welland: prise d'eau par la " Cataract Power Company", (rép. à int. Maclean) 1985; détournement d'eau par la "Cataract Power Company", (rép. à int. Clare) 3288.
Canaux de la province de Québec, (sub.): 5721.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Carson, H. J., et Cie, vente de vieux fer à cette maison, (rép. à int. Ames) 3964.
Charing-Cross: gare, fermeture, (rép. à observ. Clements) 1147.
Chemins de fer: bill (n° 4) modifiant loi de 1903 y relative, 2e l., 989 et suiv. ; bill (n° 7), idem, vente des billets, 2e l., 997 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer), 1025 bill (n° 6), idem, en comité, 3797 et suiv.; établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2390 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: charge de comptable en chef, a-t-elle été abolie? (rép. à int. Barker) 748; travaux exécutés par E. A. Walberg, (rép. à int. Ames) 1088.
Chemins de fer et Canaux: rapport, (dépôt) 1158; frais d'impression et de publicité du ministère, (rép. à int. Foster) 1612 ; ministère, administration générale, exposé, 5336, 5348, 5366.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 90), en comité, 5365.
Chemins de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 1ère l., 5086; 2e l. et comité, 5681-5684 et suiv.
Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72) 4550.
Chemin de fer le Grand-Tronc: prolongement Madoc-Eldorado, (rép. à int. Northrup) 982, 1101, 1169; bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4585 et suiv.
Chemin de fer Manitoba-Radial: bill (n° 46) amendements du Sénat, 5133 et suiv., 5365.
Chemin de fer des Mines du Klondyke, bill (n° 38), comité et 3e l., 2858.
Chemin de fer canadien du Pacifique : construction de passages souterrains à Calgary, (rép. à int. Maclean) 2363; transport sur la ligne du Nid-de-Corbeau, prix maximum, (rép. à int. Lake) 4816.
Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5126.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2532; (observ. sur mot. L. Lavergne pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2608; amend. du Sénat, 4552.
Chemin de fer de Saint-Timothée à la Grande-Ile, réparations, pétition du conseil municipal de Saint-Timothée à cette fin, (rép. à int. Bergeron) 3963.
Chemin de fer Transcontinental-National : employés de la commission à Ottawa, (rép. à int. Foster) 741, 917; rapport de la commission, dépôt, (rép. à int. Barker) 1081 ; achat de terrains à Moncton, (rép. à int. Crocket) 1170; explorations, coût, (rép. à int. Ames) 1443; achat de traverses, (rép. à int. Bergeron) 1445, 1609; exemption d'impôts, (rép. à int. Roche) 1661; travaux, estimation, etc., (rép. à int. Tisdale) 1855; secours médicaux aux ouvriers (rép. à int. Wilmot) 2720; tracé entre Chipman et Grand-Falls, choix, (rép. à int. Crocket) 3076; construction du Transcontinental, emploi de Philias Payette, (rép. à int. Léonard) 3080; tracé entre Québec et Moncton, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 3220, 3222 et suiv.; adjudication de travaux, (rép. à int. Clements) 3282; exécution des travaux de construction, à quels journaux sont don-

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

nées les annonces à cette fin? (rép. à int. Lavergne) 3284; comptabilité (rép. à int. Ames) 3752; construction, adjudication, de certains travaux, (rép. à int. Bergeron) 3849; tracé entre pont de Québec et lac Pohonegamook, (rép. à int. Morin) 4013; wagons et locomotives, combien en circulation? (rép. à int. Clements) 5182; combien de milles déjà construits? wagons, circulation, etc., (rép. à int. Clements) 5674.

Cochrane, George, Moncton, paiement à lui fait, (rép. à mot. Barker pour doc.) 752.

"Colony Register A", Cie baie d'Hudson; le Gouvt en a-t-il l'original ou un exemplaire? (rép. à int. Bourassa) 5450.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac-Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 3275 et suiv.

Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5241.

Creek Gibson: travaux, (rép. à int. Martin) 2659.

Documents: (rép. à demande de divers documents faite par M. R. Borden) 1914, par M. Foster, 2277, 3094, par M. Reid, 4016.

Emmerson, hon. H. R., ministre des Chemins de fer et Canaux, démission, (explications) 5725.

Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (mot. pour comité sur projet de résol.) 1343, 1523; création du fonds de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, 1ère l., 1551, 2e l. et comité, 3000 et suiv.; 3036 et suiv.; 3e l., 3097; amendements du Sénat, 5019 et suiv.

Ile du Prince-Edouard: wagons automobiles, mise en usage sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 748; vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 946 et suiv., 969 et suiv.; chemin de fer, collision, (observ.) 1026; communications avec terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1125 et suiv.; hangar à marchandises à Summerside, reconstruction, (rép. à int. Lefurgey) 1175; houille de qualité inférieure, employée par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Lefurgey) 1184; enquêtes au sujet d'employés du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, rapports, etc., (rép. à int. Lefurgey) 1185; wagons électriques sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Martin) 1431; création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68), (voir "Employés", lettre "E"); affaires du chemin de fer de l'I.P.-E., (rép. à int. Lefurgey) 1863; réclamations de la veuve Wiggins et McNalley, propriété incendiée par locomotive, (rép. à int. Lefurgey) 1864; embranchement O'Leary-West-Cap, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 1867 et suiv.

Intercolonial: M. Bruce McDougall, vérificateur des comptes, (rép. à int. Barker) 736: achat d'huile, (int. Barker) 737; permis de circulation à sir Wm Mulock, (rép. à int. Barker) 737; tarifs de transport des marchandises à l'île du Prince-Edouard, (rép. à int. Martin) 743; gare d'Elgin-Road, agrandissement, (rép. à int. Paquet) 743; wagons automobiles, mise en usage sur l'Intercolonial, (rép. à int. Lefurgey) 748; conduite de certains employés, (rép. à mot. Barker pour doc.) 751; tarif de transport

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

des marchandises, (rép. à mot. Ames pour doc.) 754; tarif de transport des voyageurs, (mot. Ames pour doc.) 755; achat de fournitures de la "New-Brunswick Supply Company", (rép. à int. Ames) 1089; nouveaux emplois, (rép. à int. Crocket) 1090; accidents et indemnités, (rép. à int. Laurence) 1093; prolongement jusqu'à Montréal, bill (n° 50) modifiant acte passé à ce sujet, 1ère l., 1159: achat de terrains à Moncton, (rép. à int. Crocket) 1170; nouvelles installations à Sainte-Flavie, (rép. à int. Bergeron) 1171; ouvrages à la Rivière-du-Loup, coût, (rép. à int. Bergeron) 1171; ouvrages à la jonction de la Chaudière, coût, (rép. à int. Bergeron), 1172; nouvelles installations à Drummondville, (rép. à int. Bergeron) 1172; nouvelles installations à Sainte-Rosalie, (rép. à int. Bergeron) 1173; division de Windsor, recettes du Gouvt, (rép. à int. Black) 1180; pension à certains employés, (projet de résolution) 1343, 1523; création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68) (voir "Employés", lettre "E"); retards dus à la mauvaise qualité du charbon (rép. à int. Barker) 1867; transport des dépêches et des voyageurs à Halifax, laissant de côté le port de Saint-Jean, (rép. à int. Stockton) 2275; échange de wagons avec d'autres compagnies, (rép. à int. Devlin) 2662: ateliers de Moncton, nouvelles machines, nouvelles dépenses, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 2672; château d'eau à Gibson, construction, (rép. à int. Roche) 3078; train express de minuit, le ministère des Chemins de fer et Canaux se propose-t-il de le rétablir? (rép. à int. Beauparlant) 3281; service des trains à voyageurs entre Nicolet et Montréal, (rép. à int. C. Devlin) 3749; incendies causés par l'Intercolonial, indemnités, (rép. à int. Devlin) 3750; tapis des wagons, soumissions pour fourniture, (rép. à int. Worthington) 3751, 3754; voitures automobiles, construction, (rép. à int. Lapointe) 3963; ferrailles trouvées dans les ruines après l'incendie des ateliers de Moncton, (rép. à int. Ames) 3963; remise à locomotives, et gare, à Pictou, construction, (rép. à ints. Christie et A. A. McLean) 5009, 5011; embranchement Drummond, dépenses, (int. Morin) 5243.

Lord Selkirk: livre terrier de sa succession pour 1812 à 1835, le Gouvt en a-t-il l'original ou un exemplaire? (rép. à int. Bourassa) 5450.

Moncton: "Old Trotting Park)), expropriation, (rép. à int. Crocket) 3080, (rép. à int. Ames) 4012.

Murray-River: quai, construction, (rép. à int. Martin) 981.

McCullum, Duncan: noyé dans le canal de la Trent, (rép. à int. Hughes) 4011, 5180.

O'Rourke, John, arrestation, (rép. à int. Fowler) 1167; emploi au bureau du comptable de l'Intercolonial, (rép. à int. Crocket) 3282.

Poisson: transport du poisson frais sur l'Intercolonial, (rép. à int. Sinclair) 5005.

Praught, Ed., réclamation pour blessures reçues, (rép. à int. Martin) 4600.

Rivière Otonabee: pouvoir hydraulique, location, (rép. à int. Bennett) 4761.

Sainte-Perpétue: qui y est chef de gare? (rép. à int. Devlin) 2419.

Emmerson, hon. Henry R.—*Suite.*

Sénat : nomination de nouveaux sénateurs pour le Nouveau-Brunswick, (débat sur observ. Crocket) 1708 et suiv.
Sparks: succession, réclamation, (rép. à int. Bennett) 735.
Steamer "Toronto", naufrage, (rép. à int. Hughes) 1101.
Transports : commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1645.
Wallace: carrières, améliorations du chemin de fer qui y conduit, (rép. à int. A. A. McLean) 2668.

Ethier, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*

Débats, compte rendu officiel: appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8201 et suiv.

Fielding, hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.-E.*

Actionnaires des banques autorisées, liste, (dépôt) 7999.
Alcool dénaturé: loi concernant fabrication, (rép. à int. Hughes) 231.
Assurances : commission royale, (rép. à observ. Foster) 97 ; dépositions des témoins, distribution, (rép. à int. Borden) 3969, 4007 ; commission, impression du rapport, (mot. Lavergne) 5335; commission, (dépôt de son rapport) 3843 et suiv.; enquête, pièces justificatives, dépositions des témoins, etc., (rép. à mot. Borden, Foster et Wilson pour doc.) 4251, 4583, 4765; pièces comprises dans le rapport, envoi au Sénat, (mot. à cette fin) 5421; commission, rapport, question y relative, (rép. à avis de M. Foster) 6033 ; (débat sur observ. Foster) 6653, 6658 et suiv.; frais de la commission, (sub.) 6467, 6566; commission des, enquête et rapport, traduction et impression en français, 3e rapport du comité des impressions, (rép. à mot. Parmelee pour adop.) 7196 et suiv.; (rép. à mot. Parmelee pour modification) 7320; le Gouvt a-t-il des exemplaires du projet de loi proposé par la commission? (rép. à int. Foster) 7454; impression de 5,000 exemplaires de l'enquête de la commission, (sub.) 8198.
Auditeur général: rapport, dépôt, (rép. à int. Foster) 533; 1080; 2051; (rép. à int. Borden) 728, 1129, 2419; dépôt, 1158; 1520; (dépôt du rapport) 2561, (dernière partie) 2815.
Banques: fonds de l'Etat y déposés, intérêt sur iceux, (rép. à int. Armstrong) 4350.
Banque dite "Canadian Bank of Commerce," commission à elle payée par le Gouvt pour ses opérations au Yukon, (rép. à int. Foster) 4410.
Barges: établissement d'un service officiel d'inspection, bill (n° 35) à cette fin, 1ère l., 1070.
Bateaux traversiers de Québec à Lévis: marché avec la compagnie pour le transport des voyageurs de l'Intercolonial, (rép. à int. A. Lavergne) 6442.
Bibliothèque du Parlement, (sub.) 6950.
Billets fédéraux: vont-ils être imprimés en anglais et en français? (rép. à int. Lavergne) 6191.
Bois à pâte: imposition d'un droit d'exportation, (rép. à int. Bergeron) 919.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6087 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, dépôt des documents nécessaires à la discussion, (rép. à observ. Foster) 96; débat, préséance, (observ. sur mot. Laurier) 247 et suiv.; exposé budgétaire, (débat) 289 et suiv.
Câble du Pacifique, exploitation: pour aider à combler le déficit, (sub.) 8198.
Cabotage: traités y relatifs, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1510, 1513.
Canada: actif portant et actif ne portant pas intérêt, (rép. à int. Macdonell) 4009.
Canada et Etats-Unis: relations, (rép. à int. Lewis) 6445.
Canal de Chambly: construction d'un conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7748.
Canal des Galops, (sub.): paiement final, 7742; mur de soutènement, 7745.
Canal Murray jetée en béton, reconstruction, (sub.) 7746.
Canal Rideau: terrains de la réserve, location, (rép. à int. Taylor) 7093, 7103; rupture de la jetée de Poonamanile, dommages; achat d'un remorquer, (sub.); 7883.
Canal du Sault Sainte-Marie : construction, (sub.) 7745.
Canal de Soulanges, (sub.) : logis pour électriciens, quais aux Cascades, machines pour remorqueur, 7747 ; personnel, 7751.
Canal de la Trent, (sub.) : construction, études, 7743, 7881 et suiv.; améliorations, 7746 ; dommages causés aux frères Curtis par l'inondation, 7751 ; chemin traversant ruisseau McLean, construction, (sub.) 7883.
Canal Welland, (sub.) : élévation à Port-Colborne, 7744 ; construction d'une grue, 7745; mur de soutènement, jetée à Port-Maitland, dragage à Port-Dalhousie, 7746.
Canaux : personnel et réparations, (sub.) 7747.
Capitaines et seconds de navires : bill (n° 5) concernant certificats, (rép. à mot. Lancaster pour comité, renvoi du bill à la prochaines session) 7729.
Céréales, commerce au Canada, commission d'enquête, frais, (sub.) 8210.
Chambre des communes : travaux, préséance des mesures du Gouvernement les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2820 et suiv.; législation, (sub.) 7090 ; séance le samedi, (mot.) 7321.
Chemins à barrières de Montréal, commissions : dettes, recettes et dépenses, (rép. à mot. Monk pour doc.) 526 et suiv.
Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2412 et suiv.; bill (n° 6), en comité, 3807 et suiv.; comité permanent, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 7024 ; insuffisance du matériel roulant, dans le Nord-Ouest, (rép. à observ. Foster) 7455; subventions aux chemins de fer, projet de résol.), dépôt, 7322, discussion en comité, 8018 et suiv.; bill (n° 178) accordant subventions à certains chemins de fer, 1re et 2e l., comité et 3e l., 8028 ; bill (n° 3) pour modifier la loi de 1903, amendements du Sénat, (mot. pour étude d'iceux) 7204-7205.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Chemin de fer canadien du Nord et Transcontinental : gare commune à Winnipeg, bill (n° 128), comité et 3e l., 6445, 6446.
Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72), en comité, 4550.
Chemins de fer et Canaux : ministère, bill (n° 170) pour modifier loi y relative, 1re l., 7449 ; 2e l., et comité, 8028 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial : bill (n° 158), en comité, 7590 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat : offres faites au Gouvernement afin d'obtenir droit de parcours sur iceux, (rép. à int. Maclean) 5953.
Chemin de fer Grand-Tronc ; compagnie du, a-t-elle fourni comptes exigés par l'acte 16, Vict., ch. 34, art. 27 ; (rép. à int. Bristol) 5184 ; est-elle en possession de matériel roulant appartenant au Transcontinental National ? (rép. à int. Lennox) 5828.
Chemin de fer Manitoba-Radial : bill (n° 46) autorisant la compagnie du, (amendements du Sénat) 6390.
Chemin de fer de Montréal et des Comtés du centre, pose de rails dans la rue du Moulin, (rép. à int. Ames) 8211.
Chemin de fer Trancontinental National : emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2013 et suiv.; obligations garanties, (rép. à int. Ames) 3752 ; rails d'acier de 80 livres, fourniture, soumissions, (rép. à int. McLean) 7199 ; commission du Transcontinental, rapports, dépôt, (rép. à int. Henderson 7202, tracé dans le Nouveau-Brunswick, ( (rép. à int. Crocket) 7203 ; construction, études, (sub.) 7742, 7884-7889 et suiv.
Chenal du nord, (sub.) ; paiement final, 7742.
Chien de mer : usines pour réduction, (sub.) 6097 et suiv.
Commerce : ministère, (sub.) 7292.
Commerce et navigation : rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 1129.
Commission des chemins de fer : entretien et administration, (sub.) 7746.
Compagnie dite "American Bank Note Company," paiements à elle faits, (rép. à int. Foster) 916.
Compagnie d'assurance dite "Residential," contre l'incendie, bill (n° 161), pour l'autoriser, 1re l., 6704 ; 2e l. et comité, 7206.
Compagnie d'assurance Royale-Victoria, sur la vie, bill (n° 37), comité et 3e l., 2858.
Compagnie dite "Athabaska Fish Company ": baux et arrangements avec le Gouvernement ? (rép. à mot. Ames pour doc.) 6038, 6445.
Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada " ; bill (n° 164) pour l'autoriser, en comité, 7518.
Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company " : fusionnement, article du "News," (rép. à observ. Bennett) 7100.
Compagnie dite "Nichols Copper Company," bill (n° 119), brevet, en comité, 5759.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company " : enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6020 et suiv.
Compagnie dite "Northern Trust Company," bill (n° 31), en comité, 4137 et suiv.
Compagnie dite "Traders' Fire Insurance Company," bill (n° 110) en comité, 5447 et suiv.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Comptes publics : dépôt, (rép. à int. Borden) 10 ; comité, (débat sur sixième rapport) 5189 et suiv ; comité, (rép. à mot. Geoffrion pour adop. du 11e au 24e rapp.) 6952.
Conférence coloniale : Le Gouvernement y proposera-t-il un tarif de préférence interimpérial ? etc., (rép. à int. Monk) 924 ; le Gouvernement y renouvellera-t-il l'offre faite au Gouvt impérial en 1902, au sujet du traitement de faveur ? etc., rép. à int. Monk) 924-925 ; le premier ministre du Canada y assistera-t-il ? etc., (débat sur int. et observ. Borden) 5436 et suiv ; dépenses des ministres, (sub.) 8209.
Conseil privé : bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2853 et suiv.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1354 ; comité, 2053 et suiv.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2292 et suiv ; (rép. à int. Boyce) 6953.
Débats, compte rendu officiel ; appointements des traducteurs, augmentation, (sub.) 8200.
Dépenses casuelles en général, immigration chinoise, etc., (sub.) 7092.
Dépenses publiques : (débat sur mot. de blâme Borden) 8079 et suiv.
Députés : distribution de leurs sièges, (rép. à observ. Talbot) 6065.
Détroit de Northumberland : possibilité de construire tunnel sous ce détroit, le Gouvt fera-t-il faire études et rapport à ce sujet ? (rép. à int. J. J. Hughes) 6564.
Documents : dépôt des documents, retard, (rép. à observ. Northrup) 2852 ; demande de divers doc. par M. W. F. Maclean, (rép.) 4016, par M. Foster, (rép.) 4017, par M. R. L. Borden, (rép.) 6064.
Douanes: bill (n° 134) concernant les droits de douane, 1ère l., 5172; 2e l. et comité, 5678 et suiv.; comité, 5732 et suiv., en comité. 5787 et suiv.; (mot. pour 3e l.) 5798, débat, 5801 et suiv.; 3e l., et adoption, 5814.
Elections: ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6869 et suiv.
Employés publics: à Ottawa, salaires, (rép. à int. McLean) 2208, 2362.
Emprunts du Gouvt: échéance prochaine de certains emprunts, (rép. à int. Maclean) 6565, 7618.
Emprunts temporaires: combien depuis 1896? (rép. à int. Foster) 244.
Entrepreneurs: dépôts par eux faits, (rép. à int. Foster) 1435;
Fer et acier: primes, abrogation du ch. 8 des statuts de 1899 et du ch. 68 des statuts de 1903, et création de nouvelles dispositions, (projet de résol.) 4761; primes, projet de résol., (retiré) 5950; nouveau projet, 6062; primes, (nouveau projet de résol.), débat 7653 et suiv., 7716 et suiv.; (adopté) 7725; bill (n° 173) concernant fer et acier produits au Canada, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 7725-7726.
Ficelle d'engerbage: fabrication, projet de résol., (retiré) 5949; nouveau projet, 6062, 7726, (adopté) 7728; bill (n° 174) concernant la fabrication de ficelle d'engerbarge au Canada, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 7728; amendement du Sénat, 8213.
Finance: présentation d'un bill provisoire de, (avis) 5447, 5564-5565, bill (n° 141), 1ère et 2e l., 5566; 2e l., comité et 3e l., 5731-5732.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Fleuve Saint-Laurent: travaux à l'entrée du canal des Galops, (sub.) 7742.
Fuller, R. L.; traitement, (sub.) 7900.
Gendarmerie à cheval: (sub.), 8056, indemnités à des membres de la gendarmerie, pour blessures, (sub.) 8058.
Glace-Bay: édifice public, (sub.) 4102.
Gouverneur-général: bureau du secrétaire, appointements, dépenses, (sub.) 2852.
Grèves : bill (n° 36), de M. Lemieux, (rép. à observ. Stockton sur 2e l.) 1377 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7314 et suiv.; (rép. à int. Borden) 8212.
Guerre sud-africaine: concession de terres aux vétérans, (rép. à int. McCarthy) 7516; concession de terres aux vétérans, (rép. à int. A. A. McLean) 7755.
Haut-commissaire: bureau, à Londres, (sub.) 7907.
Hyman, hon. Charles S.: démission, application de la loi électorale à ce sujet, (débat sur observ. Borden) 6979 et suiv.; (et sur amendement Borden) 7003 et suiv., 7026 et suiv., démission, (rép. à int. Lennox) 7385.
Houille: transport sur ligne du Nid-de-Corbeau, prix maximum, (rép. à int. Lake) 7095.
Ile du Prince-Edouard : communications d'hiver, (rép. à int. Martin) 1988; chemin de fer, paiements à M. Kitchen, entrepreneur, (rép. à int. Martin) 8211; chemin de fer, (sub.) 7879; améliorations à Charlottetown, 7736; embranchement de Murray-Harbour, achat de terrain, 7736.
Immigration : loi de la Colombie-Anglaise, véto du Lieut-Gouv., (rép. à int. Lavergne) 8212.
Imprimerie de l'Etat: M. P. M. Draper nommé prote principal, (rép. à int. Lavergne) 6820, (rép. à int. Bennett) 7449.
Inspection et vente: bill (n° 162) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 6815, 2e l., comité et 3e l., 6961, 6962, 6969.
Intercolonial: ateliers de Moncton, nouvelles machines, nouvelles dépenses, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 2671; M. John Matthews, agent du service des voyageurs à Québec, parle-t-il français? (rép. à int. A. Lavergne) 7094; wagons en service sur les lignes américaines, (rép. à int. Ames) 7200, 7450; augmentation de loyer à payer au Grand-Tronc pour améliorations, (rép. à int. Borden) 7202; (sub.): améliorations à Mulgrave, à Pictou, à Sydney, à Stellarton, à Sackville, 7501-7502; à Amherst, à Newcastle, à Antigonish, à Truro et à Halifax, 7503-7504; approvisionnement d'eau à Pirate-Harbour, 7504; ateliers de locomotives et de voitures, et acquisition de terrain à Moncton, 7505, 7733; pour changer barres d'attelage sur wagons à marchandises, 7511; améliorations le long de la ligne, 7733; améliorations à Sainte-Rosalie, 7734; renforcement des ponts, 7735; perception du revenu de ce chemin, 7747, agrandissements à New-Glasgow et àSaint-Jean, 7877; somme de $1,775,000 à revoter pour le roulant, 7878;
Intérieur: rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 1129.
Kingston, (Jamaïque), tremblement de terre, secours aux victimes, (observ.) 1749; secours, (mot. à cette fin) 2814-2815, bill (n° 96) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 2815.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*

Langue française: respect de ses droits, a-t-il été ou sera-t-il pris des mesures à cette fin par le ministère des Chemins de fer? (rép. à int. Lavergne) 6190.
Listes électorales: impression, (rép. à observ. Taylor) 6951.
Lord Aylmer: inspecteur général des forces, démission, (rép. à int. Hughes) 6033, 6185, 6319.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8073.
Marier, J. E.: empoi, (rép. à int. Lavergne) 7754.
Marine marchande du Canada: bill (n° 175) pour modifier loi y relative, 1ère l., 7910; 2e l., 7910; comité et 3e l., 7912.
Marine et Pêcheries: rapport annuel, dépôt, 4663; portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (sur observ. Bourassa) 6035; ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6125 et suiv.
Médailles: commission des, objet, etc., (rép. à int. Northrup) 6819; depuis quand le lieut.-col., H. Smith a-t-il cessé de retirer paie comme membre de la commission? etc., (rép. à int. Northrup) 7451.
Message de Son Excellence: budget principal, 289.
Messageries: tarif, (rép. à observ. Jackson) 6035.
Milice : les plus anciens officiers, âge et nom, (rép. à int. Worthington) 6820, 7916; le rapport du ministre de la Milice a-t-il été déposé? (rép. à int. Foster) 8000.
Milice et Défense, (sub.): 8208.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7411 et suiv.; 7418 et suiv.; amend. du Sénat, 8062.
Ministère: quand le représentant du Nouveau-Brunswick y sera-t-il remplacé? (rép. à int. Borden) 6318.
Monnaies: monnaie d'argent des Etats-Unis renvoyée aux Etats-Unis par les banques canadiennes, (rép. à int. Wilson) 242.
Monnaie du pays: sera-t-elle frappée en anglais et en français? (rép. à int. Lavergne) 6191.
Montréal: commission du port, (projet de résol. Fielding autorisant le Gouvt à lui faire des avances d'argent) 5954, (débat), 7249 et suiv.
McGee, Thomas D'Arcy: monument à sa mémoire, (rép. à int. Chisholm) 7917.
Ordres permanents: comité des, (rép. à mot. Borden pour dépôt de doc. devant ce comité) 2560.
Or et argent : poinçonnage ; bill (n° 137) modifiant loi y relative, 2e l., 6184 ; comité et 3e l., 7205-7206.
Ottawa : commission d'embellissement, décret nommant les membres d'icelle, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2051 ; état des travaux faits par la commission, (rép. à mot. Foster pour doc.) 3097 ; édifices du parlement, annexe à l'édifice de l'Est, (sub.) 4078 et suiv.; nouveaux édifices publics, 4097 et suiv.; commission d'embellissement, séances, (rép. à int. A. A. Maclean) 7095.
Postes, (sub.) ; administration, 2902 ; employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (observ. sur int. Macdonell) 6706; service postal entre le Canada

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*
et la Grande-Bretagne, (sur observ. Lemieux) 7384.
Pêcheries : réclamations des provinces à ce sujet, (sub.) 6148 et suiv.; commission des pêcheries, frais, (sub.) 6150.
Petewawa: terrains pour camps militaires, indemnité aux concessionnaires, etc., (rép. à int. White) 6705; (rép. à mot. Hughes pour doc.) 6952; (débat sur observ. Borden) 7733 et suiv.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4020 et suiv.
Phares, (sub.) ; construction, etc., 6048.
Poisson : transport et conservation, (sub.) 6109 et suiv.
Port-Arthur : dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8159.
Preston, W. T. R., encore à l'emploi de l'Etat, (int.) 237.
**Prince Arthur de Connaught : visite, frais,** (sub.) 7091.
Québec : avances d'argent à la compagnie du pont, (projet de résol.) 7096, débat, 7432 et suiv.; bill (n° 169) pour autoriser prêt selon ce projet de résol.), 1ère l., 7447 ; 2e l., 8164 et suiv.; comité, 8181 et suiv.; 3e l., 8194: célébration du 3e centenaire de la fondation de Québec, contribution, ajournement d'un projet de résol. à cette fin, (mot.) 7641-7647 ; commissaires du port, bill (n° 159) pour augmenter leur pouvoir d'emprunter, 1ère l., 6703 ; 2e l. et comité, 7758 ; 3e l., 7782 et suiv.
Rapides du Long-Sault : barrage, (rép. à int. Broder) 7756.
Remèdes brevetés : inspection, etc., bill (n° 99), retiré, (mot.) 7647.
Représentation : Alberta et Saskatchewan, bill (n° 51), en comité, 6953.
Rideau-Hall : frais d'entretien, (int.) 1603.
Secrétariat d'Etat : rapport annuel, (dépôt) 7999.
Sénat : nomination d'un sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, (rép. à mot. Ames pour doc.) 7203 et suiv., 7729.
Service civil : bill (n° 156) afin de modifier la loi y relative, 1ère l., 6442 ; bill retiré, (mot.) 8012.
Shelburne : édifice public, (sub.) 4103.
Sladen, A. F.: allocation, (sub.) 7900.
Sociétés industrielles et coopératives, bill (n° 2) y relatif, 2e l., 613.
Spiritueux : falsifications, loi à ce sujet, (observ. sur int. Maclean) 2175.
Steamers, (sub.): service entre Grande-Bretagne et Canada, 7301 ; entre Halifax, Saint-Jean, Terreneuve et Liverpool, 7311 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 7312 ; entre Saint-Jean et Digby, 7312 ; entre Saint-Jean, Halifax, Antilles et Amérique du Sud, 7312; entre Victoria et San-Francisco, 7313 ; entre Halifax et Terreneuve, via Cap-Breton, 7313 ; entre Iles de la Madeleine et terre ferme, 7313 ; entre I. P.-E. et terre ferme, 7313 ; entre Saint-Jean et Halifax, avec escale à Yarmouth et autres ports, 7314 ; entre l'I. P.-E. et Grande-Bretagne, 7314 ; entre Montréal, Québec et Manchester en été, et entre Saint-Jean, Halifax, Manchester en hiver, 7314 ; entre le Canada et l'Afrique Australe, 7314 ; entre Bassin-de-Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7316 ; entre Port-Mulgrave et Guysboro, et entre Port-Mulgrave, Margaree et Chéticamp, 7316 ; entre Sydney et Whycocomagh, 7316; entre Québec et ports du Saint-Laurent jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7316 ; entre le Canada et l'Australie, 7317 ; entre Paspébiac et le Bassin-de-Gaspé, 7318 ; entre le Canada et le Mexique, 7318.
Steamer "Golspie" : naufrage, enquête, dépôt du rapport, (rép. à int. Boyce) 2420.
Subventions aux provinces: depuis la confédération, quels territoires annexés ? etc., (rép. à int. Lefurgey) 5448; augmentation en 1907, (débat sur projet de résol. Laurier) 5486 et suiv., 5561 et suiv.; adresse de la Chambre à Sa Majesté, modifications à y faire, (mot.) 7247, (mot. pour discussion sur l'adresse) 7618, (mot. pour adop. de l'adresse), débat, 7917 et suiv.
Tabac: impôt, la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session? (rép. à int. Monk) 6325 et suiv.; remise de droits sur le tabac haché, (rép. à int. Ross) 6325; tabacs, timbres sur iceux, (sub.) 7499 et suiv.
Tarif: revision, (mot.) 340; annexes "A", "B" et "C" du tarif, 347, 411, 413-414; dépositions recueillies par la commission du tarif, dépôt, (rép. à int. Borden) 438.; impression, (int. Robitaille) 734; index du tarif, à quand distribution? (rép. à int. Borden) 439; tarif intermédiaire, participation des pays étrangers à ses avantages, (rép. à int. Monk) 507; comparaison entre ancien et nouveau tarif, index. (rép. à int. Foster) 531; étude des articles du tarif, dans quel ordre? (rép. à int. Henderson) 532: tarif douanier de l'Allemagne par rapport au Canada, (rép. à int. Armstrong) 1167; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 1189; tarif, discussion en comité, 1ère résolution: 543 et suiv.; 5e résolution, paragraphe (b) 873 et suiv.; modifications au tarif, délégations à ce sujet, (rép. à int. Monk) 922; 1ère résol., art. 4, parag. (c), et art. 11, 1026-1030-1068 et suiv.;
Discussion en comité: article 5 de la 1re résol., 1226, amend. contre mévente (dumping) des produits étrangers, 1226, adopté, 1249; 2e amend., pour ajouter le mot "fait" aux mots "ou produit au Canada", 1249, adopté, 1249; 3e amend., ficelle d'engerbage, 1249, résol. adoptée, 1273; parag. 6, exemption temporaire de droits, 1273; 4e amend., 1273, ajoutant "aux mêmes conditions suivant les habitudes et usages du commerce, 1273, adopté, 1273; article 11, poursuites, 1273 : 5e amend., substituant aux mots "tout tribunal" les mots 'cour suprême"' etc., 1273, 1295, adopté, 1295; article 2, nomination d'un juge, 6e amend., 1295, adopté, 1295; 1ère résol., parag. 5, exception B, 1295; motion, parag. 9, article 1, réservé, 1297; liste A, groupe 1, 1297; article 4, 1297; articles 5, 6, 7, 1303; articles 8, 9, 10, 1304; articles 11, 12, 13, 1338;
Discussion en comité: article 1er, cire d'abeilles, fromage, œufs, 1379; article 17, fromage, 1380-1381; article 18, beurre, 1400 et suiv.: articles 19, 20 et 21, cacao, etc., 1408, 1409; articles 24 et 25, chicorée, 1409; articles 26 et 28, thé et café, 1409; article 35, houblon, 1409; article 39, amidon, 1410; article 43, lait concentré, 1410; article 44, café condensé avec lait, 1410; article 46, préparations de céréales alimentaires, 1410; article 47, fèves, 1410; article 48, pois, 1410; article 49, sarrasin, 1411; article 50, farine

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*
de sarrasin, 1411: article 51, orge perlé, moulu, etc., 1411; article 52, orge, n.a.p., le boisseau, 1411; article 53, farine de maïs, 1411; maïs pour distillation, 1411; article 55, maïs non pour distillation, 1411; article 56, avoine, le boisseau, 1421; article 57, farine d'avoine et avoine roulée, 1421;
Discussion en comité, 1915 et suiv.: seigle, farine de seigle, blé, riz, 1915 et suiv.; sagou et tapioca, 1917 et suiv.; biscuits non sucrés, 1923 et suiv.; macaroni et vermicelle, 1924; tourteaux et farine de tourteaux, 1924, (réservé); foin et paille, 1925; graines, 1925 et suiv., (rép. à int. Cockshutt au sujet de la mise en discussion des articles 72 et 73) 1926; pois et fèves de semence du Royaume-Uni, 1926; articles de fleuristes, 1926 et suiv.; arbres, n.a.p., chardons à foulon, 1927 et suiv.; tomates fraîches, 1928 et suiv.; article 85, 1937; article 86, tomates et autres légumes, 1939; article 87, légumes, n.a.p., 1940 et suiv.; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1944 et suiv.; article 89, olives dans la saumure, 1950: article 90, fruits, 1950; articles 91 et 92, écorces de citrons, de limon et d'orange, pommes en baril, 1951 et suiv.; article 93, pommes et autres fruits, tapés et séchés, 1953; article 94, dates et figues, 1953; articles 95, 1953 et suiv.; article 96, 1968 (réservé); article 97, 1968 et suiv; article 97a, 1969; melons, 1969 et suiv.; article 100, 1972 et suiv.; article 101, 1974; article 102, 1974 ; article 103, 1979 ; article 105, 1979, amend., 1979, adopté, 1979; article 106, 1979, amend., 1979, adopté, 1979; article 109, 1979 et suiv.; articles 123 et 124, 1980; articles 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132 et 133, 1981; articles 151 et 152, 2107; articles 157 et 158, 2108 et suiv.; article 162, 2112; article 163, 2113; article 165, 2113; article 166, 2113: article 169, 2113; article 175, 2114; article 184, 2114 et suiv.; articles 189, 191, 192, 194, 195; article 196, 2116 et suiv.; article 200, 2128-29 et suiv.; liqueurs mélangées, 2177 et suiv.; article 203, 2181; articles 207, 208, 209, 209a, 212, 216, 2182; acide nitrique et tous autres acides, n.a.p., 2182; articles 218, 219, 220, 221, 223, 2183; articles 224, 225, 226, 227, 229, 230, 232, 2184 et suiv.; articles 239, 250, 255, 2187 et suiv.;
Discussion en comité, 1ère résolution, 543 et suiv.: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1229 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1251; riz, 1916; sagou et tapioca, 1917 et suiv.; biscuits non sucrés, 1923 et suiv.; macaroni et vermicelle, 1924; pois et fèves de semence du Royaume-Uni, 1926 ; articles de fleuristes, 1927; tomates fraîches, 1932; articles 151 et 152, 2107; article 162, 2112: article 175, 2114;
Articles 273, 290, 2188 ; article 292, 2189 et suiv.; pierres pour jeu de curling, 2190 ; article 306, 2190 ; article 307, 2193 ; articles 309, 311, 312, 313, 314, 316, 320, 321, 322, 323, 2194 ; articles 324, 328, 338, 339, 340, 341, 342, 344, 345, 2195 ; articles 346, 347, 349, 2196 ; articles 356, 357, 360, 2197 ; monnaie anglaise, canadienne et étrangère, 2197 ; articles 361, 362, 364, 365, 367, 375, 388, 2198; articles 388a, 389, 390, 391, 392, 2199 ; articles 394, 399, 2200 ; tuyaux ou tubes en fer, fil d'acier fondu au creuset, 2200 ; ajustages en fer ou acier, 2201 ; écrous, rondelles, rivets, boulons, 2201 ; articles 427, 438, 444, 456, 459, 2202 ; articles 462, 463, 468, 467, 485, 489, 491, 2203 ; articles 492, 495, 496, 498, 506, 508, 2204 ; articles 509, 510, 511, 513, 514, 515, 517, 518, 2205.
Discussion en comité, 2421 et suiv.; articles 520 et 521, 2421 et suiv.; articles 522 523 et 524, 2423 et suiv.; article 526, 2440 ; article 527, 2441 ; articles 533, 536, 537 et 539, 2443 et suiv.; articles 544 et 544a, 2444 et suiv.; article 555, 2445 et suiv.; articles 572 et 590, 2465 et suiv.; articles 591 et 592, 2474 et suiv.; article 596, 2476 et suiv.; articles 598 et 603, 2477 et suiv.; article 615, 2479 et suiv.; article 622, 2482 et suiv.; articles 627 et 631, 2483 ; articles 653, 664, 682, 2484 et suiv.; effets de colons, 2485 et suiv.; article 708, 2486 et suiv.; article 711, 2489 et suiv.; annexe "C", effets prohibés, 2491 ; articles 1207, 1208, 1210, 2491 ; étalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2491 et suiv.; articles 307 et 309 quand seront-ils mis à l'étude ? (rép. à int. Marshall), 2492.
Discussion en comité, 4276 : Article 39, 4276 ; articles 46a, 70 et 71, 4277 ; article 73, 4278; articles de fleuristes, 4281 ; tomates fraîches, par 100 livres, 4281 ; article 94, 4281 ; mûres, groseilles, framboises, fraises, cerises et gadelles, 4281 et suiv.; article 135 (sucre), 4282 ; articles 136, 137, 137a, 139, 141, sucre, mélasse, glucose, 4315, 4316, 4317; article 170, 4319 ; article 219a, 4321 ; article 244, 4322 ; encollages liquides, etc., 4322 ; article 258, 4323 ; article 281, 4326 ; article 300, 4327 ; article 307, 4327 ; article 309, 4328 article 316a, 4329 ; article 326, 4329 ; articles en verre, etc., 4330; objets d'art en bronze, 4330 ; articles 349 et 356, 4331 et suiv.; article 355, 4341 ; article 374, 4344 ; articles 376, 379, 379a, 4344-4345; article 386, 4346 ; articles 387a, 393a, 395, 397, 4347.
Discussion en comité, 4402 : Article 403a (nouveau) articles 399 et 404, 4402 ; article 410, 4403; chaînes-hérisson (mot. Logan, amend. Laurier), 4403, 4414, 4496.
Discussion en comité, 4529 : Articles 355 et 356, 71a et 411, 4529 ; articles 433 et 434, 4533 ; article 445, 4541 ; article 447, 4546 ; articles 448, 4558 ; article 451a, 4559; articles 460, 461, 461a, 4560; article 79, 4561; article 407, 4562 ; annexe "B", article 1001, 4564 ; machines importées après 1er juillet 1906, etc., 4567 ; moulanges en fer malléable, et fonte en gueuse, 4568 ; article 1007, 4571 ; acier pour coutellerie, etc., 4572 ; articles 1010, 1013, y compris guipures, franges, etc., pour cercueils, 4574 ; articles 1015 et 1019, 4576 ; article 1014, 4577 ; annexe "C", arti-1208, 4580 ; quatrième résolution, 4581.
Discussion en comité, 4694 et suiv.: Chapitre 49 des Statuts revisés du Canada, 1906, intitulé "Tarif douanier", abrogation, 4694, article 79, 4694; article 433, 433a, 441, 441a, 4694-4695 ; articles 447, 448, 486a, 650a, annexe "B", article 1020, treillis en fil de fer galvanisé, 4696; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, (débat sur observ. Foster) 4697; articles 661 et 661a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4705 et suiv.
Tarif douanier de l'Allemagne par rapport au Canada, droits perçus (rép. à int. Armstrong), 1167.
Tarif de faveur : application aux marchandises allemandes, (débat sur observ. Armstrong) 6832 et suiv.

Fielding, hon. William Stevens—*Suite.*
Tarif intermédiaire : négociations y relatives, (rép. à int. Foster) 8164.
Télégraphes : documents relatifs aux lignes télégraphiques, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7454 ; télégraphie sans fil, stations, (sub.) 8214.
Toller, Fred.: augmentation d'appointements, (sub.) 7905 et suiv.
Traitement de la nation la plus favorisée: acquis et perdu par le Canada auprès des pays étrangers, (rép. à int. Monk) 1161.
Transports: encombrement dans le Nord-Ouest, (rép. à int. Foster) 7515.
Tuberculose des animaux: moyens de la combattre ou prévenir, (sub.) 8217, (projet de résol.) 8217; bill (n° 178), pour accorder subsides à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 8220.
Vaisseaux de guerre: sur les Grands Lacs, (rép. à int. Borden) 6466, 6566.
Valeurs coloniales: placement sur le marché anglais, (rép. à int. Borden) 4692.
Voies et moyens: (mot. pour comité) 1135.
Wainwright, R., et ses deux filles: indemnité pour blessures, (sub.) 7091.
Westville: édifice public, (sub.) 4103.
Yukon : agissements de l'ex-commissaire Congdon, (rép. à mot. Foster pour doc.) 6952; bill (n° 109) modifiant loi relative au Yukon, en comité, 5867 et suiv.; démission du gouverneur (M. McInnes), (rép. à int. Taylor) 2367.

Finlayson, Duncan, *Richmond.*
Chemin de fer Saint-Léon: bill (n° 140) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5609; comité et 3e l., 6772.
Comité des comptes publics: 3e et 4e rapports, (mot. pour adop.) 3966.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 169.
Agriculture: ministère, changements, (rép. à int. Martin)) 1441; comité, rapport de l'enquête faite devant ce comité l'année dernière, (rép. à mot. Wilson pour doc.) 3096.
Alameda: bureau des terres, (sub.) 4167.
Alberta: recensement provincial, services de M. T. A. Brick, (rép. à int. Ames) 1174; recensement, (dépôt) 1522, 2815.
Alexandria: édifices incendiés, reconstruction, (sub.) 4148.
Amherst, N.E.: exposition d'hiver, contribution, (rép. à int. Martin) 1441.
Annapolis: quai de la Reine, (sub.) 6193.
Annuaire statistique: traduction et publication en français, (rép. à int. Boyer) 2047; (sub.); 3066 et suiv.; est-il traduit en français? (rép. à int. Lavergne) 6190.
Anse-du Cap: brise-lames, (sub.) 6272.
Anse-à-Charlot : brise-lames (sub.) 6197.
Anse-à-l'Ilot: jetée de débarquement, (sub.) 6262 et suiv.
Antigonish: édifice public, construction, (sub.) 4101.
Archives, (sub.): 3052 et suiv.
Baddeck: quai, sub.) 6195.
Baie Saint-Laurent, port, (sub.) 6196.
Baie Saint-Paul: quai du cap aux Corbeaux, (sub.) 6273.
Baie des Sept-Iles: quai, coût, (rép. à int. Monk) 4595.
Barachois de Malbaie: jetée de dérivation, (sub.) 6273.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Baril-étalon: adoption d'une loi à ce sujet, (rép. à int. Martin) 1438.
Battleford: édifice public, (sub.) 8045.
Beaverton: port, travaux, (sub.) 7122.
Belle-Rivière, I.-P.-E., jetée, (rép. à int. Martin) 502; (sub.) 7122.
Belleville: dragage, mur de revêtement, construction, (rép. à int. Porter) 1447; salle d'armes, (sub.) 4148; salle d'exercice et dépôt, intérêt, (sub.) 8042.
Bétail: développement de leurs produits, (sub.) 8215 et suiv.; bétail tuberculeux de la Nouvelle-Ecosse, traitement, (rép. à int. Martin) 1439; bétail canadien, interdiction en Angleterre, (rép. à int. Chisholm) 1091.
Bethany, Ont., receveur de la poste, qui est-il? etc., (rép. à int. Ward) 749.
Beurre: production totale, de 1896 à 1906, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (rép. à int. Desjardins) 1185.
Bic: quai à la pointe à Côté, (sub.) 6274.
Big-Lorraine: dragage, (sub.) 6196.
Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1890.
Bowmanville: station de basse-cour, (rép. à int. Ward) 3480.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 4166, 4746.
Bronte: dragage, (sub.) 7122.
Calgary: édifice public, (sub.) 4167.
Campbellton: quai, (sub.) 6252.
Canal de la baie Georgienne, travaux d'exploration, rapport, etc., (rép. à int. Brabazon) 239 ; études faites, dépôt du rapport, (rép. à mot. White pour doc.) 3663.
Canal de Clam-Point: construction, but, (rép. à int. Blain) 2927.
Caraquet: quai, (sub.) 6253.
Casernes: pour les troupes permanentes, (sub.) 4140.
Chambre des communes: ventilation, (rép. à observ. Foster) 639.
Chapais, J. C.: emploi, (rép. à int. Lapointe) 5673.
Charlottetown: exposition, contribution, (rép. à int. Martin) 1442.
Chateauguay: quai (sub.) 6275.
Chatham: salle d'armes, (rép. à int. Clements) 4180.
Chemin de fer électrique à la station agronomique centrale, construction, (sub.) 8039 et suiv.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152) concernant la compagnie du, en comité, 7693.
Chutes Niagara: volume d'eau, proportion de la dépense, (rép. à int. Lancaster) 588.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4209 et suiv.
Codfish : décharge de la rivière, (sub.) 6254.
Collection héraldique du Canada, envoi à la " Massachusetts Historical Society ", de Boston, (rép. à int. Lavergne) 1095.
Collingwood: cale, (rép. à mot. Bennett pour doc.) 3095; port, travaux, (sub.) 7122.
Commerce: traités intéressant le Canada, bill (n° 17) modifiant loi y relative, 1ère l., 680; 2e l., 1601-1602 ; comité et 3e l., 1602.
Commission des eaux limitrophes : rapport, (dépôt) 533.
Compagnie dite " Provincial Wrecking Company", paiements à elle faits, (rép. à int. Perley) 2928.
Conserves alimentaires: inspection, (projet de résolution) 542; inspection, nomination

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

d'inspecteurs, (mot.) 832; bill (n° 33) à l'effet de pourvoir à l'inspection des conserves en boîtes, des viandes et du poisson, 1ère l., 868; 2e l. et comité, 1347 et suiv.; comité, 1664 et suiv., 2052 et suiv.; 3e l., 2302: (amendements du Sénat) 6958; 3e l., 6960, 6961.

Convention de Berne: proclamation par les tribunaux du Canada, (rép. à int. Devlin) 7916.

Cour suprême, (sub.): édifice, annexe à la bibliothèque, 3742.

Cow-Bay: brise-lames, (sub.) 6198.

Cross-Point: quai, achat de bois pour prolongement, (rép. à int. Bergeron) 1445; quai, (sub.) 6276.

Culloden: brise-lames, (sub.) 6199.

Cumming-Cove: quai, chemin y conduisant, (rép. à int. Perley) 2928.

Dalhousie: port, (sub.) 6254.

Dauphin: édifice public, (sub.) 8044.

Dayley, M. B. A., emploi, (rép. à int. Armstrong) 2048.

Débats, compte rendu officiel: appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8207.

Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6454 et suiv.

Documents: mot. Macdonell pour doc., (rép.) 4017; liste, (rép. à int. Borden pour doc.) 8212.

Dolsen: cimetière, travaux de protection, (rép. à int. Clements) 4599.

Dorchester: quai, (sub.) 8046.

Doucet's-Landing: quai, (sub.) 6276.

Dover: quai, (sub.) 8046.

Dragage: à Victoria-Harbour et à Crapaud, I. P.-E., coût, etc., (rép. à int. McLean) 3075; dans les Provinces maritimes, (sub.) 7192.

Dragueur "Montague", où employé en 1906? (rép. à int. Chisholm) 3075.

Edifices publics: coût, (rép. à int. Armstrong) 1436; (sub.) 4150; salaires des surveillants, aides, etc., (sub.) 4175.

Edmonton: édifice public, (sub.) 8045; pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168.

Electricité: bill (n° 111) concernant l'inspection des installations électriques, 1ère l., 4759; 2e l. et comité, 7223 et suiv.

Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résolution) 534 et suiv., 681 et suiv.; bill (n° 20) à cette fin, 1ère l., 727; impression, (rép. à int. Smith) 1130; 2e l., 2494, 2514 et suiv.: comité, 2539; 3e l., 2557 et suiv.; entrepôts frigorifiques et chambres de maturation, vente, (rép. à int. Armstrong) 735; entrepôts frigorifiques, transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5328 et suiv.; entrepôts frigorifiques pour la conservation de produits d'une nature périssable, (sub.) 8036.

Epizooties: police sanitaire des, (sub.) 8036 et suiv.

Escoumains: jetée, (sub.) 6278.

Eskasoni, N.-E., quai, (sub.) 6206; bureau de poste, construction, (rép. à int. Bergeron) 6206.

Exposition de Londres en 1908, (sub.) 8039.

Expositions de Toronto et de Sherbrooke: dates, (rép. à int. Macdonell) 2674.

Expositions en général, (sub.) 7090.

Fernie: édifice public, (sub.) 4173.

Fleuve Colombie: travaux, (sub.) 7188.

Fleuve Fraser: travaux, (sub.) 7189.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Fleuve Saint-Jean et tributaires: (sub.) 6256; quais dans eaux de marée, (sub.) 6258.

Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 257 et suiv.

Fromage: établissements pour la maturation, combien, où situés, coût? etc., (rép. à int. Sproule) 979; production totale, prix, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (rép. à int. Desjardins) 1183; nomination d'arbitres officiels à Montréal, (rép. à int. Beauparlant) 1661; manutentionnement du fromage, coût, (rép. à int. Armstrong) 4349.

Fumigation: stations de, (sub.) 3069 et suiv.

Galt: bureau de poste, ameublement, etc., (rép. à int. Lennox) 744, soumissions, (rép. à int. Lennox) 1163.

Garth-Bay (lac Aylmer): quai, (sub.) 8047.

Glace-Bay, édifice public, (sub.) 4101; port, (sub.) 6209.

Goderich: port, travaux, (sub.) 7141.

Graines: graines de semence, division au département de l'Agriculture, combien de personnes y employées? (rép. à int. Armstrong) 1179, rapports adressés aux marchands, plaintes des cultivateurs, (rép. à int. Armstrong) 1179.

Grains, étalons de, impression de dépositions à ce sujet, (rép. à int. Hughes) 240.

Grand-Bend: jetée, dépenses, (rép. à int. Armstrong) 7144.

Grand-Etang: chenal, (sub.) 6214.

Grand-Manan: quai, (sub.) 6255.

Grands-Méchins: brise-lames, (sub.) 6281.

Grande-Rivière-de-Beaupré: quai, (sub.) 6280.

Grande-Rivière-au-Saumon: brise-lames, etc., (sub.) 8046.

Grèves: grève des mineurs de l'Ouest, (rép. à int. Borden) 8212.

Grosse-Ile: quarantaine, (sub.) 4138; yacht pour service de quarantaine, (int.) 4178; quarantaine, quai, (sub.) 6290.

Guelph: salle d'armes, (sub.) 4150 et suiv.

Half-Island Cape: brise-lames, (sub.) 6218.

Hall's-Harbour: (sub.) 6219.

Hamilton: salle d'exercice, (sub.) 4151; bureau de poste, (sub.) 4152; port, (sub.) 7145.

Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau du, appointements et dépenses, (sub.) 3051.

Henderson, D.: emploi, (rép. à int. Bennett) 3757.

Higgin's-Shore: jetée, (sub.) 6248.

Huile à parquet: qualités et prix, (rép. à int. Clements) 5182.

Humbolt: édifice public, (sub.) 8045.

Ile d'Alma: enlèvement de pierres, (sub.) 6294.

Iles de la Madeleine: brise-lames et jetée, (sub.) 6295.

Ile Panmure: quai, construction, (rép. à int. Martin), 1608.

Ile du Prince-Edouard: construction d'un tunnel, nouvelle enquête à ce sujet, (rép. à int. Lefurgey) 978; communications télégraphiques avec la terre ferme, (rép. à observ. Martin) 1345 et suiv., (rép. à int. Hughes) 2051 et suiv., (rép. à int. Borden) 2052; dragage, (rép. à int. Lefurgey) 499; importation de fruits, (rép. à int. Martin) 1439; service télégraphique, interruption, (rép. à int. McLean) 1865; ce service est-il rétabli? (rép. à int. McLean) 3662.

Ile Sainte-Hélène: quai permanent, (rép. à observ. Gervais) 6180.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Immeubles : achetés par le Gouvt depuis le 1er janvier 1904, (rép. à int. Blain) 3964.
Immigrants : dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139, 4168 ; établissement dans l'Ontario, article du "News", (rép. à int. Macdonell) 4811.
Immigration : politique du Gouvt à ce sujet, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6409 et suiv.
Industrie : formulaires de recensement y relatifs, (rép. à int. Armstrong) 4355.
Inspection et vente, bill (n° 162), en comité, 6962 et suiv.
Inverness : édifice public, (sub. 4102, (rép. à int. Blain) 6187.
Inverness-Mines : pont, (sub.) 6220.
Jersey-Cove : quai, (sub.) 6225.
Kelley's-Cove : quai à ballast, (sub.) 6231.
Kermès, San-José : ravages, (rép. à observ. Clements) 2849.
Kincardine : port, (sub.) 7145.
Kingston : Tête-de-Pont, murs (sub.) 8042.
Lacs Anderson et Kennedy : curage de la décharge (sub.) 7188.
Lac Mégantic : jetée (sub.) 8048.
Lac Last-Mountain : décharge, travaux, (sub.) 8055.
Lac Porter : canal, (sub.) 6236.
Lac Saint-François (Beauce) : quais, (sub.) 6291.
Lac Saint-Jean : quais, (sub.) 6290.
Lachute : édifice public, construction, retard, (rép. à int. Perley) 1163 ; édifice public, (sub.) 4140.
Ladysmith : édifice public, (sub.) 4174.
Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3789 et suiv.
Lavaltrie : quai (sub.), 6291.
Leamington : édifice public (sub.) 8042.
Lévis : édifice public, (sub.) 4140.
"Library Bureau of Canada", bureau principal à Ottawa, (rép. à int. Bennett) 3963.
Little-Current : chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7145.
Lin de la Nouvelle-Zélande : essais de culture à la station agronomique centrale, (rép. à int. Elson) 5449.
Lincoln : quai, prolongement, (sub.) 8045.
London : bureau de poste, (sub.) 4152, améliorations, (rép. à int. Elson) 7453.
Lord Selkirk: acte transportant résidu de sa succession à la compagnie de la baie d'Hudson, cartes et plans d'arpentage, etc., le Gouvt les a-t-il? (rép. à int. Roche) 5673.
Mabou: port, travaux, (sub.) 6227.
Magog: édifice public, construction, (rép. à int. Worthington) 2209.
Malbaie: quai, (sub.) 6295.
Manitoba: ports et rivières, (sub.) 7183.
Moose-Harbour, brise-lames, (sub.) 6230.
Marble-Mountain: quai, (sub.) 6228.
Marieville: bureau de poste, construction, (int. Bennett) 5243.
Meaford: port, (sub.) 7153.
Medicine-Hat : édifice public, (sub.) 4171.
Middle-Country: port, quai, (sub.) 6229.
Midland: port, (sub.) 7154.
Miminegash: port, (sub.) 6248.
Mines : ministère des, création, bill (n° 139) en comité, 7390 et suiv.
Mispec: brise-lames, (sub.) 6255.
Molloy, John P., inspecteur vétérinaire: emploi, (rép. à int. Staples) 6188.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Montréal: construction d'une cale-sèche, (rép. à int. Verville) 2666; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.) 6178; commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding) 7253 et suiv.; bill (n° 166) à cette fin, 1ère l., 7286; 2e l. et comité, 7782; 3e l., 7789; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 8041 ; nouvelle station postale "B", (sub.) 4141.
Moore, W. W., rapport sur conditions de certaines fabriques, (rép. à int. Chisholm) 238.
Neepawa : édifice public, (sub.) 4747.
New-Carlisle: quai, prolongement, rupture, (rép. à int. Bergeron) 1444.
New-Westminster: édifice public, (sub.) 4174.
Nicolet bureau de poste, construction, (rép. à int. Bergeron) 1435; édifice public, (sub.) 4141.
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
North-Head: brise-lames, (sub.) 6255.
North-West-Harbour: feux d'alignement, combien? (rép. à int. Wilson) 2928.
Notre-Dame-du-Portage: quai, (sub.) 6295.
Nouveau-Brunswick: édifices publics, (sub.) 4103.
Nouvelle: quai endommagé, (rép. à int. Bergeron) 1445.
Ordres permanents: comité des, (rép. à mot. Borden pour dépôt de doc. devant ce comité) 2561.
Ottawa: hôtel des postes, incendie, réparations, (rép. à int. Blain) 1607; (rép. à int. Wright) 1612;édifices publics, réparations, (sub.) 8042; (sub.): observatoire astronomique, 3696, 3704; hôtel des monnaies, 3720; édifices du Parlement, agrandissement, 3722 et suiv.; musée Victoria, 3732 ; nouveaux édifices (bureaux administratifs) 3734, 4079; annexe à l'édifice de l'Est, 3733, 4078; édifices publics, aménagement, éclairage, etc., etc., (sub.) 4154, 4750; loyer, 4753; hôtel des postes, 4756; édifices publics, chauffage, éclairage, mécaniciens, préposés aux ascenseurs, service de téléphone, parc de la Côte du Major, 4756, 4757, 4758.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 4155; port, dragage et pilotis, (sub.) 7156.
Parker's-Cove: travaux, (sub.) 6232.
Parsboro: port, (sub.) 6232.
Paspébiac: quai, destruction, (rép. à int. Bergeron) 1445.
Peintres: salaires à Halifax, (rép. à int. Crocket) 4356.
Percé: quai, (sub.) 6296.
Peterborough: salle d'armes, (sub.) 4155; arsenal, (sub.) 8043.
Petites-Bergeronnes: enlèvement de pierres, (sub.) 6296.
Petite-Rivière: travaux, (sub.) 6234.
Petit-Rocher: brise-lames, (sub.) 6256, 8046.
Phinney's-Cove: brise-lames, (sub.) 6235.
Pictou: port et baie, dragage, (rép. à int. Lefurgey) 585, (rép. à int. A. A. Maclean) 1663.
Pinette, I.P.-E., port, dragage, (rép. à int. Martin) 239.
Pointe-du-Chêne: quai, (sub.) 6255.
Pointe-Edouard: dragage, (sub.) 7156.
Pointe-de-l'Eglise: aboiteau, quai, (sub.) 6197.
Pointe-au-Père: quai et brise-almes, réparations, (sub.) 6278.
Point-Prim: quai, construction, (rép. à int. McLean) 5181; quai, (sub.) 6249.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*
Pointe Saint-Charles, station postale, (sub.) 8041.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf): quai, (sub.) 6296.
Poirierville: débarcadère, (sub.) 6235.
Port-Arthur et Fort-William, améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6160.
Port-Bruce, Port-Burwell, Port-Stanley: travaux, (rép. à mot. Marshall pour doc.) 3383.
Port-Burwell: port, travaux, (sub.) 7156.
Port-Colborne: améliorations au port, (sub.) 6180 ; (sub.) 7122.
Port-Hastings: quai, (sub.) 6237.
Port-Hood: port, travaux, (sub.) 6241 et suiv.
Port-Hope et Charlotte, (N.-Y.): service de transbordeur entre, (débat sur observ. Ward) 7806 et suiv.
Port-Maitland, jetée, (rép. à int. Lalor) 490.
Port-Stanley : dock, construction, coût, (rép. à int. Jackson) 1607; port, travaux, (sub.) 7159.
Postes: service postal à Saint-Damas, Sainte-Perpétue et Saint-Pamphile, (Islet), (rép. à int. Paquet) 744; service de factage à Charlottetown, établissement, (rép. à int. Lefurgey) 749.
Presse associée: subvention, (rép. à int. Kemp) 3748.
Produits périssables: inspecteurs des, (rép. à int. Armstrong) 2049.
Propriétés, rue Sussex et avenue Mackenzie, acquisition par le Gouvt, (rép. à int. Mackenzie) 244.
Provinces du Nord-Ouest : tableaux de la population d'après recensement de 1906 (dépôt) 533.
Quaco: port, jetée, (sub.) 6256.
Quais: à la crique Jeannette et à l'embouchure de la Thames, (rép. à int. Clements) 241; dans le district de Muskoka, (rép. à int. W. Wright) 1101 ; quai à Hull, utilité, recettes, (rép. à int. Perley) 2207 ; quais aux lacs Muskoka, combien construits ? (rép. à int. Perley) 2207.
Quais de l'Etat : dans Lotbinière et Portneuf, (sub.) 6294.
Québec, (province): ports et rivières, (sub.) 8214 et suiv.
Québec (ville): dépôts pour les immigrants, (sub.) 4141; hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4141; édifices militaires, (sub.) 4142 ; Québec-est, édifice public, (sub.) 4143 et suiv.; améliorations au port, (sub.): 6158; commission du port, bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt, en comité, 7768 et suiv.
Rapides Saint-André, travaux, (sub.) 6177.
Recensement et statistiques, (sub.): 3056 et suiv.; (sub.) 8031.
Red-Island, N.-E.: dragage, (rép. à int. Bergeron) 1989, 2047.
Régina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172.
Renfrew: édifice public, (sub.) 8044.
Richibouctou: port, jetée nord, (sub.) 8047; quai, (sub.) 8047.
Richmond, N.-E., comté : acquisition d'un quai, (rép. à int. Bergeron) 1990.
Rideau-Hall: serre, effondrement, (rép. à int. Ward) 1129: frais d'entretien, (rép. à int. Foster) 1603; (sub.), améliorations, 3732; (sub.): améliorations, etc., 4755.
Rimouski: jetée, (sub.) 6301.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex,

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*
(rép. à int. Bennett et Armstrong) 3736, 3737, 3744, 4082 et suiv., 4099 ; (rép. à int. Blain, Morin, Taylor et Monk) 4083-4091.
Rivières Ashouapmouchouan et Péribonka : piliers de dérivation, (sub.) 6302.
Rivière Batiscan : dragage, (sub.) 6303.
Rivière-Blanche: améliorations, (sub.) 7122.
Rivière Coquitlam: travaux, (sub.) 7189.
Rivière-du-Loup: port, dragage, (sub.) 6303.
Rivière Maskinongé: dragage, (sub.) 6305.
Rivière Otonabie: dragage, (sub.) 7172 et suiv.
Rivière-Ouelle: jetée, (sub.) 6306.
Rivière-la-Pipe: quai, (sub.) 6303.
Rivière à la Pluie: navigation, clôture prématurée à cause du sable, (rép. à int. Boyce) 1182.
Rivière-aux-Renards : brise-lames, (sub.) 6302.
Rivière Saguenay: dragage, (sub.) 6306.
Rivière Sainte-Claire: dragage, (rép. à int. Armstrong) 1989.
Rivière Sainte-Marie: dragage, (rép. à int. Boyce) 3482.
Rivière Saint-Maurice: dragage, (sub.) 6307 et suiv.
Rivière Thames: exploration, coût, (rép. à int. Clements) 241; quais, coût, (rép. à int. Clements) 241, inondations, (rép. à observ. Clements) 2850.
Rivière Vieil-Homme: diversion de son cours, (sub.) 8056.
Rivière Yamaska: dragage, (sub.) 6317.
Round-Hill: quai, (sub.) 6243.
Rustico: remorqueur employé dans le port, (rép. à int. McLean) 591.
Rustico-nord: brise-lames, (rép. à int. Martin) 492.
Saint-André: dragage, (sub.) 6259.
Sainte-Anne-des-Monts : havre de refuge, (sub.) 6310.
Saint-Boniface : édifice public, (sub.) 4748.
Sainte-Catherine : édifice public, (sub.) 4156.
Saint-Charles de Limoilou : quai et mur, (sub.) 6312.
Saint-François (île d'Orléans) approche du caisson isolé, (sub.) 6313.
Saint-Fulgence : quai, (sub.) 6314.
Saint-Jean (île d'Orléans) : quai, (sub.) 6315.
Saint-Jean, N.-B., port, amélioration, (rép. à int. Daniel) 242 ; port, (sub.) 6260.
Saint-Jean, P. Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145.
Saint-Joseph : quai, parachèvement, (rép. à int. Armstrong) 7144.
St. Mary : édifice public, (sub.) 4156.
St. Thomas : salle d'exercice, (sub.) 4157.
Salaires : recensement, bulletin n° 1, (dépôt) 7999.
Saskatchewan : recensement, (dépôt) 1522, 2815.
Saskatoon : édifice public, (sub.) 4172.
Sault Sainte-Marie : dragage, (sub.) 7178.
Scotch-Cove : brise-lames, (sub.) 6244.
Selkirk : édifice public, (sub.) 4748.
Sénat : nomination de nouveaux sénateurs pour le Nouveau-Brunswick, (débat sur observ. Crocket) 1708-1712 et suiv.
Shelburne : édifice public, (sub.) 4102.
Sherbrooke : salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Worthington) 2663, (sub.) 4145.
Simcoe : édifice public, (sub.) 4158.
Sorel : quai en eau profonde, (sub.) 6315.
Stations agronomiques : station centrale, suppression de la basse-cour, (rép. à int.

Fisher, hon. Sydney Arthur—*Suite.*

Armstrong) 1178 ; établissement de stations agronomiques dans l'Ile du Prince-Edouard, (rép. à int. Martin) 1440 ; salaires des employés des stations agronomiques, (rép. à int. Smith) 2660 ; (sub.) 4176, 8031.

Stratford : salle d'armes, (sub.) 4158.

Stratton, Ira : receveur de la poste à Stonewall, (rép. à int. Staples) 6188.

Summerside : brise-lames, (sub.) 6249.

Swim : quai, gardien, (rép. à int. Perley) 2921.

Tabac : la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session ? (observ. sur int. Monk) 6327.

Tatamagouche : quai, (sub.) 6244.

Télégraphes : réseau du Yukon, recettes et dépenses en 1905, (rép. à int. Foster) 739 ; réseau du Yukon, paiements faits à Kelly, Douglas et Cie, pour fournitures, (rép. à int. Foster) 1603 ; service entre l'Ile P.-E. et la terre ferme, interruption, (rép. à int. Maclean) 1865 ; service télégraphique en général, (sub.) 7193.

Toronto : hôtel des postes, réparations, (rép. à int. Macdonell) 233 ; port de Toronto, profondeur de l'eau, (rép. à int. Macdonell) 929 ; douane, (sub.) 4158 ; salle d'exercice, magasin, casernes, (sub.) 4162, 4745 ; hôtel des postes, succursale " F," (sub.) 4166 ; port, travaux, (sub.) 7178.

Transports : commission des : débat sur projet de résol. Bennett demandant discussion immédiate de son rapport, 3832 et suiv ; étude d'une voie fluviale pour transport, de la baie Georgienne à Montréal, (sub.) 6178, 8041.

Travaux publics : rapport du ministère, dépôt, 1898 ; travaux dans Compton, Richmond et Sherbrooke, (rép. à int. Worthington) 2665 ; ministère, (sub.) ; traitement du personnel, 2915 ; travaux publics dans l'Ontario, (sub.) 8054.

Trois-Rivières: salle d'exercices militaires, (sub.) 4146; port, quais additionnels, (sub.) 6317.

Tuberculose des animaux: moyens de la combattre, (sub.), projet de résol. Fielding; débat, 8218.

Vancouver (ville): hôtel des postes, construction, adjudication de l'entreprise, (int.) 925; édifice public, (sub.) 4174.

Victoria: port, dragage, etc., (sub.) 7190.

West-Head: quai, (sub.) 6244.

West-Selkirk: protection des berges, (sub.) 8055.

Westville: édifice public, (sub.) 4103.

William's-Head : quarantaine, travaux, (sub.) 7192.

Wingham: édifice public, (sub.) 8044.

Winnipeg: bâtiments pour immigrants, (sub.) 4748; hôtel des postes, (sub.) 4748; nouvelle station postale, (sub.) 4750.

Yarmouth : port, (sub.) 6245.

Yukon: hôtel du Gouvt à Dawson, frais d'entretien, etc., (rép. à int. Roche) 1611; édifices publics, loyer, etc., (sub.) 4753.

Foster, hon. George Eulas, *Toronto-nord.*

Adresse en réponse au discours du trône, 44.

Arpentages, (sub.) 7460.

Assurances : commission royale y relative, (observ.) 96 ; conduite de l'enquête, (mot. pour doc.) 250 ; correspondance, (mot. pour doc.) 2419, 2421 ; M. Shepley, avocat, nommé par le Gouvt pour

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

aider à la commission, (int.) 3749; correspondance de la commission, (débat sur observ. Lennox) 4037; rapport de la commission, dépôt, (mot. Foster pour doc.) 4224 ; enquête, pièces justificatives, (mot. pour doc.) 4251, 4583, 4765; coût de la commission, combien payé à MM. Shepley et Tilley, correspondance du ministre de la Justice, etc., (int. Foster) 4353; allégations contre certains députés et ministres, dans le rapport de la commission, (débat sur observ. Bourassa) 4519 et suiv.; pièces comprises dans le rapport de la commission, (observ. sur mot. Fielding pour envoi au Sénat) 5421; allégations contre certains députés, etc., au sujet d'assurances, etc., quelle sera la proposition de M. Bourassa à ce sujet? (int.) 5421; proposition Bourassa, (débat), 5576 et suiv., 5647 et suiv.; rapport de la commission, question y relative, (avis) 6033, (observ.) débat, 6468 et suiv. 6573, 6587 et suiv., 6670 et suiv:; dépôt du rapport de la commission, retard, (débat sur mot. de blâme de M. Lennox) 7114; enquête et rapport de la commission, traduction et impression, (observ. sur mot. Parmelee pour modification du 3e rapp. du comité des impressions) 7320; le Gouvt a-t-il des exemplaires du projet de loi proposé par la commission? (int.) 7454.

Auditeur général : rapport, dépôt, (ints), 533, 1080, 2051, 2134, 3383, 3576.

Australie: documents y relatifs, dépôt, (mot. pour doc.) 1751.

Banque dite " Canadian Bank of Commerce ", commission à elle payée par le Gouvt pour ses opérations au Yukon, (int.) 4410.

Blairmore: village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6751 et suiv.

Bois: bois de construction, prix au Nord-Ouest, (observ. sur mot. Herron demandant enquête à ce sujet) 2670.

Budget : exposé budgétaire, dépôt des documents nécessaires à la discussion, (observ.) 96 ; débat, préséance, (observ. sur mot. Laurier) 247 ; exposé budgétaire par l'hon. M. Fielding, (débat) 413 et suiv.

Cabotage: au Canada, quels pays admis à en jouir? (int.) 3480.

Chambre des communes : lenteur des travaux, (débat 1148 et suiv.; ventilation, (observ.) 603; préséance des mesures du Gouvt les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2823.

Chemins de fer: bill (n° 75) pour modifier loi de 1903, 2e l. et comité, 7619 et suiv.; insuffisance du matériel roulant, dans le Nord-Ouest, (observ.) 7454; subventions aux chemins de fer (débat sur projet de résol. Fielding) 8018 et suiv.

Chemins de fer et Canaux : ministère, frais d'impression et de publicité, (int.) 1612.

Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3689 et suiv.

Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 2e l. et comité, 5681-5684 et suiv.

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial, bill (n° 158), en comité, 7520 et suiv.

Chemin de fer terminal d'Ottawa; bill (n° 152), en comité, 7402 et suiv., 7517.

Chemin de fer Transcontinental-National : employés de la comission à Ottawa, (int.) 741, 916 ; emplacement de la gare de Qué-

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

bec, (débat sur mot. Lavergne pour doc.) 2006 et suiv.; subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2150 et suiv.

Chien de mer: usines pour réduction, (sub.) 6095 et suiv.

Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4200 et suiv.

Code pénal: bill (n° 145), modification, en comité, 7208 et suiv.

Commerce: ministère, (sub.) 7294 et suiv.

Compagnie dite "American Bank Note Company", paiements à elle faits, (int.) 916.

Compagnie de la baie d'Hudson: réclamations de ses employés retraités, (int. 1180, 6187.

Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2736 et suiv.

Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company"; fusionnement, article du "News", (sur observ. Bennett) 7101.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", comptes non arrêtés, réclamations à payer à titre d'indemnités, (int.) 1990; enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5989 et suiv.

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., 8171 et suiv., en comité, 8192 et suiv.

Compagnie dite "Subtarget Gun Company", (mot. pour doc.) 752.

Conférence coloniale de Londres: impression des documents y relatifs, (int.) 3382; le premier ministre y assistera-t-il? etc., (débat sur int. et observ. Borden) 5429 et suiv.; correspondance, débat sur observ. Borden) 5711 et suiv.

Cour suprême du Nouveau-Brunswick: nomination d'un septième et nouveau juge (int.) 6953.

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2286 et suiv.

Débats: compte rendu officiel: appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8199 et suiv.

Décrets de l'Exécutif: codification, commission à cette fin, (int.) 4807.

Dépenses publiques: (débat sur mot. de blâme Borden) 8088 et suiv.

Documents: (demande de divers documents), 2276, dépôt, retard, (observ.) 3000, 3094, 4016.

Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, (mot. Fielding pour 3e l., et amend. Borden), débat, 5805 et suiv.

Edmonton: pavillon pour les immigrants. (sub.) 4169.

Elections: ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6885 et suiv.

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique et de certains liquides et gaz, comité, 2311 et suiv.; exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4789 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7230 et suiv.

Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3001 et suiv.

Emprunts temporaires: combien depuis 1896? (int.) 243.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, en comité, 2543 et suiv.

Entrepreneurs: dépôts par eux faits, (int.) 1434, (mot. pour doc.) 1613, 3575.

Epizooties et police sanitaire des, (sub.) 8039.

Fer et acier : primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7660 et suiv.

MM. Fowler, Foster, etc., spéculations à même fonds des Forestiers Indépendants ; femmes, libations et rapines, allusion à certains députés et ministres, par M. Fowler, question de privilège soulevée par M. Bourassa, (débat) 3541 et suiv., 3558 et suiv., 4519 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5639 et suiv.; (observ. sur avis de motion Bourassa invitant M. Fowler à prouver ses accusations ou à se rétracter 5678, (débat sur cette motion) 5830 et suiv.

Fusils : fusils Sutherland, achat de hausses, (int.) 744 ; fusil Ross, qualité, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1456, 1471 et suiv.; fusils à sous-cible, achat, (mot. pour doc.) 3189 ; prix de revient, etc., (mot. pour doc.) 4014, 4105 ; fusil Ross, importation de parties de cette arme, (observ. sur int. Worthington) 2925.

Grèves et lockuts : grève de Lethbridge, (int.) 532 ; bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, 1re l., 1075 et suiv.; sur observ. Stockton au sujet de la 2e l., 1379 ; 2e l., 3102 et suiv.; en comité, 3412 et suiv., 3437 et suiv., 4117 et suiv., 4615 et suiv.: grève des houilleurs de l'ouest, (sur observ. McCarthy) 7099; grèves sur le point d'éclater, (observ. sur int. Borden) 6037; grève des houilleurs de l'ouest, (int. 7287 ; (débat sur observ. Bole) 7366 et suiv.; (observ. sur communication Lemieux) 8094.

Halifax : houille fournie aux casernes, (int.) 739 ; propriété, de l'ancienne salle d'exercice, (mot. pour doc.) 1750, 3575, 4252.

Hôpitaux de marine, (sub.): 6054 et suiv.

Hyman, hon. C. S.: démission, (int.) 532, 1852, 2816 ; retrait de sa démission, (débat sur observ. Laurier) 2828, 2832 et suiv.; (observ. sur int. Borden) 5731 ; (observ. sur int. Lennox) 7385.

Immigration : suspension d'agents, (int.) 739 ; bill (n° 143) pour modifier loi y relative, en comité, 5888 et suiv.; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6851 et suiv.

Importations : importations de tissus anglais, augmentation, de 1897 à 1905, (int.) 1083.

Intercolonial: prolongement jusqu'à Montréal, bill (n° 50) modifiant l'acte passé à ce sujet, en comité, 2559.

Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4389 et suiv.

Juges : Manitoba et Colombie-Anglaise, (débat sur projet de résol. Aylesworth pour augmenter leur traitement) 8004 et suiv.

Just, C. F., suspension, (int.) 237, (rép. par M. Oliver) 507.

Kentville : champ de tir, achat de terrain, (int.) 1434.

Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débats sur projet de résolution A. Lavergne) 3769.

Levés hydrographiques, (sub.) 6052.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Mariages : bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8067 et suiv.

Marine et Pêcheries : portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (sur observ. Bourassa) 6034 et suiv.; ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6124 et suiv.

Milice : ancienne salle d'exercices militaires, (mot. pour doc.) 4764 ; le rapport du ministre a-t-il été déposé ? (int.) 8000.

Mines : ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7389 et suiv., 7411, 7413 et suiv.

Montréal : commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résolution Fielding) 7250 et suiv.

McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (observ. sur mot. Crocket pour doc., et sur amendement Johnston) 2672 et suiv.

Ottawa : commission d'embellissement, décret nommant les membres de cette commission, (mot. pour doc.) 2051, état des travaux de la commission, (mot. pour doc.) 3097.

Ouvriers : conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2686 et suiv.

Pêche : permission accordée aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1727, 1775 et suiv., 1783, 1792, 1800, 1832, 1843 ; décret du conseil, (mot. pour doc.) 1913.

Pêcheries: protection, croiseur à cette fin, (sub.) 6081 et suiv.

Pensions : à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (observ. sur projet de résol. Emmerson) 1530 et suiv.

Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4019 et suiv.; 3e l., 4807.

Phares, (sub.): appointements et allocations aux gardiens, 6038 et suiv.; agences, loyers et frais imprévus, 6042; construction de phares, etc., 6044.

Poisson: transport, décrets à ce sujet, (mot.) pour doc.) 3096; école de salaison, (sub.) 6104 et suiv.; transport et conservation du poisson, (sub.) 6111 et suiv.

Port-Hope et Charlotte (N.-Y.) : service de transbordeur entre, (débat sur observ. Ward) 7811 et suiv.

Postes: taxe postale entre Grande-Bretagne et Canada, réduction, (observ. sur déclaration Lemieux) 6816, entre le Canada et les Etats-Unis, augmentation, (observ. sur déclaration Lemieux) 6824; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7214 et suiv.; service postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, (sur observ. Lemieux) 7384.

Preston, W. T. R.: encore à l'emploi de l'Etat ? (int.) 237.

Québec: compagnie du pont: (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7432 et suiv.: bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt de la commission du port, en comité, 7758 et suiv.

Remèdes brevetés: inspection, et réglementation de la vente des, (observ. sur projet de résol. Templeman) 3578.

Représentation : Alberta et Saskatchewan, bill (n° 51), en comité, 6953.

Service civil: bill (n° 156), retiré, (observ.) 8012 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Solliciteur-général : poste vacant, à quand nomination d'un nouveau titulaire? (int.) 1852.

Statuts refondus : distribution (int.) 1663, 1857.

Steamers, (sub.): service entre Grande-Bretagne et Canada, 7301 et suiv.; entre Saint-Jean, Halifax, Antilles et Amérique du Sud, 7312; entre le Canada et l'Afrique-Australe, 7315.

Steamer "Kestrel" : enquête sur approvisionnement, rapport, (mot. pour doc.) 596.

Subventions aux provinces : augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5460 et suiv.; adresse à Sa Majesté à ce sujet, (observ. sur mot. Fielding pour discussion) 7618; augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7929 et suiv., 7995 et suiv.

Tarif: revision, exposé budgétaire, (débat) 413 et suiv.; comparaison entre l'ancien et le nouveau tarif, (int.) 531.

Tarif: discussion en comité: article 192, 2115; article 196, 2116 et suiv.; article 524, 2426; article 555, laine, 2462 et suiv.; tomates fraîches, par 100 livres, 4281 ; mûres, groseilles, framboises, fraises, etc., 4281; article 135, (sucre), 4282; articles 136, 137, 137a, 139, 141, mélasses, glucose, sucre candi, confiseries, 4315, 4316, 4317: article 258, (huile de lin) 4323; article 307, 4327; article 309, 4328; article 326, (articles en verre, etc.) 4330; articles 349 et 356, 4333; article 355, 4342; article 411, chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4471, 4530; articles 433 et 434, 4533; article 445, 4541; article 407, 4562; machines importées après le 1er juillet 1906, 4567; moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4568: article 1007, 4571; articles 1010 et 1013, y compris guipures et franges pour cercueils, 4574; articles 1015, 1019 et 1014, 4576-4577; annexe "C", article 1028, 4580; sur quatrième résolution, 4581; articles 433, 433a, 441, 441a, 4695; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, (observ.), débat, 4697.

Tarif de faveur : entre le Canada et l'Australie, (mot. pour doc.) 249 ; application aux marchandises allemandes, (débat sur observ. Armstrong) 6834 et suiv.

Tarif intermédiaire: négociations y relatives, (int.) 8164.

Taxes provinciales : sur voyageurs de commerce et sur compagnies constituées en vertu de chartes fédérales, quel arrangement à ce sujet lors de la conférence avec les premiers ministres des provinces? (int.) 4351.

Télégraphes : réseau du Yukon, recettes et dépenses en 1905, (int.) 739 ; lignes télégraphiques de l'Etat, recettes, dépenses, etc.. (mot. pour doc.) 1519, 3575 ; réseau du Yukon, paiements faits à Kelly, Douglas et Cie pour fournitures, (int.) 1603 ; documents relatifs aux lignes télégraphiques, (mot. pour doc.) 7454 ; télégraphie Marconi (sub.): postes, 6049.

Terres fédérales : vente dans l'Alberta-sud, à la compagnie Robins, (mot. pour doc.) 249 ; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4822 et suiv., 4871 et suiv.; bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5872 et suiv.; protection, inspection et gestion des réserves forestières, (sub.) 7470 et suiv.

Foster, hon. George Eulas—*Suite.*

Transports: encombrement dans le Nord-Ouest, (int.) 7515.
Yukon: M. J. D. McGregor, inspecteur des licenses, (int.) 4350; concession de terres de la couronne à White-Horse, (int.) 4350; blé récolté au Yukon: (rép. à observ. Thompson) 3663: administration du Yukon, (débat sur observ. Thompson) 4673, 4678, 4681 et suiv.; bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5853 et suiv.; bill (n° 135) modifiant loi minière, en comité, 5877 et suiv.; agissements de l'ex-commissaire Congdon, (mot. pour doc.) 6952; ordonnances, ratification, (sur observ. Oliver) 7616 et suiv.; allocations de subsistance aux juges, (sub.) 8195 et suiv.
Wagner, Philip : encore à l'emploi de l'Etat? (int.) 237.

Fowler, George W., *King et Albert, N.-B.*

Antigonish: édifice public, (sub.) 4101.
Assurances: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6569 et suiv., 6586 et suiv. (Voir aussi "Fowler" etc., et "Femmes", etc., lettre "F").
Campbellton: quai, (sub.) 6252.
Canal de Chambly: conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7748 et suiv.
Caraquet: quai, (sub.) 6253.
Chemins de fer: subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8022 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, tracé entre Québec et Moncton, (débat sur mot. Crocket pour doc.) 3227 et suiv.
Culloden: brise-lames, (sub.) 6200.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, 3001 et suiv.; 3047 et suiv.
Femmes, libations et rapines: allusion à certains députés et ministres, (sur discussion du bill, (n° 36) ayant pour objet de prévenir et régler les grèves, 3425 et suiv.; (débat sur mot. Bourassa concernant ces accusations) 5832 et suiv.
Fowler, M. George W., député, grand propriétaire au Nord-Ouest, (rép. à allusion de M. Duncan Ross, (sur discussion du bill (n° 36) ayant pour objet de prévenir et de régler les grèves, 3422 et suiv., 3566 et suiv.
Fuller, R. L.: traitement, (sub.) 7903 et suiv.
Gendarmerie fédérale, (sub.) 6949, 8057.
Glace-Bay: édifice public, (sub.) 4102; port, (sub.) 6213.
Grand-Etang: chenal, (sub.) 6214.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3419 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7354 et suiv.
Hall's-Harbour: (sub.) 6219.
Haut-commissaire: bureau à Londres, (sub.) 7908.
Ile du Prince-Edouard: vaisseau naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 957; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3367 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6925 et suiv.
Inverness : édifice public, (sub.) 4102.
Inverness-Mines: port, (sub.) 6224.
Intercolonial, (sub.) améliorations à Sackville, 7502 et suiv.; à Amherst, 7503; ateliers et achat de terrain à Moncton, 7506.

Fowler, George W.—*Suite.*

Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4397 et suiv.
Lac-Mégantic: jetée, (sub.) 8050 et suiv.
Milice, (sub.): traitement du personnel, 2913; levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5900 et suiv.; propriétés militaires, 5908 et suiv.; habillements et accessoires, 5914 et suiv.
Nouveau-Brunswick: édifices publics, (sub.) 4103.
O'Rourke, John, arrestation, (int.) 1169.
Pêcheries: protection, (sub.) 6140 et suiv.
Pointe-de-l'Eglise: aboiteau, quai, (sub.) 6197.
Ports du Canada: dépenses, (sub.) 6151 et suiv.
Revenu de l'intérieur, (sub.): traitement du personnel, 2913 et suiv.
Shelburne: édifice public, (sub.) 4102.
Stations agronomiques, (sub.) 8031 et suiv.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5547, 5552 et suiv.
Tarif: discussion, article 196, 2119; article 200, 2131.
Tarif de faveur: application aux marchandises allemandes, (débat sur obser. Armstrong) 6837 et suiv.
Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4904 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6430 et suiv.
Travaux publics, (sub.): traitement du personnel, 2915.
Yukon: administration, traitements et dépenses, (sub.) 6436 et suiv.

Galliher, William Alfred, *Kootenay.*

Chemin de fer de Crawford-Bay à St. Mary, bill (n° 89) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2858; comité et 3e l., 4551.
Chemin de fer "Great West", bill (n° 79) concernant la compagnie du, 1ère l., 1985; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3703.
Chemin de fer Transcontinental National: subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2153 et suiv.
Compagnie dite "Rock Life Insurance Company of Canada", bill (n° 149) afin de l'autoriser, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.
Damen, William A., brevet, bill ((n° 8) y relatif, en comité, 1811 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3418 et suiv., 3997 et suiv., 4107 et suiv.
Immigration: bill (n° 143) pour modifier loi y relative, en comité, 5890.
"Lowrey's Claim", journal, circulation par la poste, interdite, (mot. pour doc.) 508.
Lyon, Victor Harold: bill (n° 153) afin de lui faire droit, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.
Pâturage, baux concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3616, 3627 et suiv.
Summers, E. W. et H. H., brevet d'invention, bill (n° 9) y relatif, 1ère l., 533; 2e l., 732; comité et 3e l., 1853.
Tarif: 1ère résol., art. 4, parag. (c), en comité, 1035.
Yukon: bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5870.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*

Alcool dénaturé, fabrication et vente par le Gouvt, (int.) 1160.
Anse-à-l'Ilot, jetée de débarquement, (sub.) 6262.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6091 et suiv.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 866.
Culloden: brise-lames, (sub.) 6199.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127) en comité, 6459 et suiv.
Forage, (sub.): 3260.
Grand-Manan: quai, (sub.) 6255.
Half-Island Cape: brise-lames, (sub.) 6218.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 968 et suiv.
Mabou: port, travaux, (sub.) 6227.
North-Head: brise-lames, (sub.) 6255.
Phares, (sub.): construction, etc., 6047 et suiv.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6076 et suiv.
Poisson: école de salaison, (sub.) 6104.
Saint-André: dragage, (sub.) 6259.
Shippegan: port, (sub.) 6262.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6050 et suiv.

Gauvreau, Charles Arthur, *Témiscouata.*

Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, bill (n° 90) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 3221; comité, 5364; 3e l., 5365.
Chemin de fer Québec-Oriental, bill (n° 69) concernant la compagnie du, 1ère l., 1602; 2e l., 1854; comité, 5126 et suiv.; 3e l., 5133: amendements du Sénat, 6818.
Dubé, R. P., renvoi de service, rapport au sujet de l'incendie de l' " Aberdeen ", (mot. pour doc.) 2040.
Gauvreau, C.-A., député, deviendrait assistant greffier du Sénat, article de l' " Evénement ", (observ.) 6064.
Ile Rouge et île Verte: communications téléphoniques avec la terre ferme, (observ.) 973.
Intercolonial: usine ronde à Halifax, construction, contrat à ce sujet, (int.) 503; travaux à la Rivière-du-Loup, demande de soumissions, (int.) 7735.
Messageries, compagnies de : monopole, abolition, (int.) 489.
Tarif : sagou et tapioca, 1917 et suiv.; biscuits non sucrés, 1923; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1946; melons, 1970; article 109, 1979 et suiv.; article 192, 2115; article 292, 2189 et suiv.; article 345, 2195 et suiv.; article 364, 2198.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*

Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6022 et suiv.
Compagnie des chantiers maritimes de Collingwood, (mot. demandant que le comité des comptes publics puisse siéger pendant séances de la Chambre) 3842 et suiv.
Compagnie dite " Ontario and Quebec Railway and Ferry Company ", bill (n° 88) la constituant en corporation, 1ère l., 2494: comité et 3e l., 5004.
Comptes publics: comité des, (mot. pour adop. du 11e au 24e rapp., inclusivement) 6952.

Geoffrion, Victor—*Suite.*

Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding); (allusion à M. Peter Lyall, entrepreneur) 7285 et suiv.

German, William Manly, *Welland.*

Compagnie dite " Jordon Light, Heat and Power Company " bill (n° 115), (mot. pour discussion en comité par tour de faveur) 7692, 7910; en comité, 8133 et suiv.; 3e l., 8134.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk, pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6027 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5205 et suiv.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5780.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3949 et suiv., 4001 et suiv.
Tarif, discussion en comité: articles 349 et 356, 4337; article 355, 4342.
Transports: commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1646.

Gervais, Honore, *Saint-Jacques, Montréal.*

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, 1ère l., 2046; 2e l., 2919, 3221; en comité, 4549, 4584, 4594; 3e l., 4947, amendement Lennox à l'article 7, 4953, mis aux voix et rejeté, 4953; amendement Bennett à l'article 8, 4955, 4998; 3e l., 4997-4998-5001.
Code pénal: bill (n° 77) ayant pour objet de le modifier, pas d'avis donné, 1657; 1ère l., 1898. Bill (n° 101), idem, interdisant clause exclusive dans contrats relatifs à la location et au prêt à usage de certaines machines, 1ère l., 3846.
Compagnie dite " Prudential Life Insurance Company of Canada ": bill (n° 163) pour l'autoriser, 1ère l., 6815; 2e l., 7025.
Cour suprême du Canada: bill (n° ) ayant pour objet de modifier la loi relative aux appels de la province de Québec devant la cour suprême, 1ère l., 1657; bibliothèque, achat de livres, (sub.) 7909.
Ile Sainte-Hélène : il y faudrait un quai permanent, (observ.) 6178, 6180.
McGillicuddy, Dan., employé pour le comité des " Débats," démission, (observ.) 6434.
Montréal : commission du port, avances d'argent par le Gouvernement, (débat sur projet de résolution Fielding demandant autorisation à cette fin) 7259 et suiv.

Girard, Joseph, *Chicoutimi-et-Saguenay.*

Escoumains : jetée, (sub.) 6278.
Petites-Bergeronnes : enlèvement de cailloux, (sub.) 6296.

Gordon, David Alexander, *Kent-est.*

Postes, (sub.) : administration, 2877 et suiv.

Grant, George D., *Ontario-nord.*

Association dite " Womens' Art Association of Canada," bill (n° 30) la constituant en corporation, 1ère l., 832 ; 2e l., 1081 ; comité et 3e l., 2531.
Compagnie dite " Georgian Bay and Seaboard Railway Company," 2e l., 732 ; comité et 3e l., 1853.
Macpherson, Arthur Léon : bill (n° 157) pour lui accorder le divorce, 1ère l., 6442 ; 2e l., 6563 ; comité et 3e l., 7401.
Ordres permanents: comité des, 7e rapport, (mot. pour adop.) 6563.

Greenway, Thomas, *Lisgar.*

Chemin de fer de la baie d'Hudson : construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3680 et suiv.
Manitoba : extension des frontières, (int.) 1859.
Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4827 et suiv., 4840 et suiv.

Gunn, Benjamin B., *Huron-sud.*

Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1361.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127) en comité, 6455 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : bill (n° 20) 2e l., 2527.
Grèves et lockouts : bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3390.
Pétrole : primes, bill (n° 97), en comité, 4022.
Postes, (sub.) : administration, 2884 et suiv.
Red-Head : ouverture d'un chenal dans un lac à cet endroit, (mot. pour doc.) 2931.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*

Chemin de fer canadien du Pacifique, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1984 ; comité et 2e l., 2176 ; comité et 3e l., 3703.

Haggart, hon. John Graham, *Lanark-sud.*

Blairmore : village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6759.
Canal de Port-Corborne : administration, (observ.) 5343.
Canal de la Trent : entre lacs Rice et Ontario, plans, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1996.
Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs, maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2407 et suiv.; subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8020 et suiv.
Chemins de fer et Canaux : ministère, administration générale, exposé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, (observ.) 5343 et suiv., 5351 et suiv.; 5366 et suiv., 5388 ; ministère, bill (n° 170) pour modifier loi y relative, en comité, 8029 et suiv.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, bill (n° 90), en comité, 5365.
Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 2e l. et comité, 5683 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7549 et suiv.
Chemin de fer radial du Manitoba: bill (n° 46), amendements du Sénat, 5133.
Chemin de fer Transcontinental-National : subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2152 ; (débat sur mot. Crocket pour doc.) 3232 et suiv.
Code pénal: bill (n° 136), modification, en comité, 7586 et suiv.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7132 et suiv.
Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac-Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 3275 et suiv.
Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5212.
Douanes, administration, (sub.): 2856.

Haggart, hon. John Graham—*Suite.*

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., comité, 2314 et suiv.; 4766 et suiv.; 3e l., 5111; inspection, bill (n° 111), en comité, 7227 et suiv.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3003 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 691.
Fer et acier: primes, (débat sur prjoet de résol. Fielding) 7655 et suiv.
Glace-Bay: port, (sub.) 6211 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 4113 et suiv., 4929 et suiv.; 3e l., 5150 et suiv.
Pêcheries: commission des, (sub.) 6118.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1532 et suiv.
Poisson: transport et conservation, (sub.) 6109 et suiv.
Port-Arthur: dragage, (sur observ. Conmee) 8122 et suiv.
Postes, (sub.): service postal extérieur, 3240; service postal, 3241 et suiv.
Tarif, discussion, 1ère résolution: 544 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1260; article 590, 2466; article 631, 2484.
Terres fédérales: bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5873.
Yukon : administration, (débat sur observ. Thompson) 4670 et suiv.; loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5877 et suiv.

Hall, R. R., *Peterborough-ouest.*

Canal de la Trent: entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1995.
Chemins de fer: établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2414 et suiv.
Chemin de fer central du Dominion, bill (n° 43) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.
Postes, (sub.): administration, 2862, 2868 et suiv., 2899 et suiv.
Tarif: ficelle d'engerbage, 1265; article 445, 4545.
Transports: commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1631 et suiv.

Henderson, David, *Halton.*

Alcool dénaturé: loi permettant fabrication, observ. sur mot. Miller) 2031.
Assurances: enquête et rapoprt de la commission, 3e rapport du comité des impressions, concernant traduction et impression, (observ. sur mot. Parmelee pour modification) 7320.
Bills d'intérêt privé: pétitions, (observ. sur mot. McCarthy) pour renvoi au comité des ordres permanents) 2133.
Canada: délimitation de ses frontières, (sub.) 7475 et suiv.
Chambre des communes: perfectionnement du service postal, (observ. sur rép. de l'honorable M. Lemieux à requête Maclean) 1427 et suiv.; préséance des mesures d'intérêt public, les lundis (obser. sur mot. Laurier) 3660.

Henderson, David—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux: ministère, bill (n° 170) pour modifier loi y relative, en comité, 8030.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7521 et suiv.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2538 et suiv.; (observ. sur mot. L. Lavergne pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2607.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152) en comité, 7409 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National: commission, rapports, dépôt, (int.) 7202.
Commerce et navigation, tableaux statistiques, dépôt, (int.) 7.
Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada": bill (n° 164), en comité, 7519.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6006 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1665 et suiv.
Débats, compte rendu officiel; appointements des traducteurs, (sub.), débat, 8207.
Douanes: droits perçus sur instruments aratoires, outils, etc., (int.) 980; (mot. pour doc.) 1104-1105; modification de la loi des douanes, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6971; bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5557 et suiv., 5760 et suiv., 5777 et suiv.
Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7243.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2517; comité, 2557; établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 725 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7682 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n 36) ayant pour objet de les prévenir, 2e l., 3106 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6898 et suiv.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6965 et suiv.
Instruments aratoires exportation, de 1904 à 1906, (int.) 1603.
Marine et Pêcheries: ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6135 et suiv.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3706 et suiv.; hôtel des monnaies, 3721; édifices du Parlement, agrandissement, 3724 et suiv.; nouveaux édifices publics, 4085.
Postes: revenus à la campagne, augmentation d'appointements, (sur observ. Lennox) 6807; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7216 et suiv.; service extérieur, (sub.) 8209.
Sucre: droits perçus en 1905-1906, (int.) 1085.
Tabac: droits perçus en 1906, (int.) 1661.
Tarif: étude des articles, dans quel ordre? (int.) 532; discussion du tarif, 1ère résolution, 544; 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1052 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1231 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1260; article 4, 1300; article 7, 1303; article 10, 1306, 1335; articles 11, 12, 13, 1338; article 17, 1380; (maïs, tabac) 1387; article 26, 1409; article 28, 1409; article 55, 1417; article 56, 1421; biscuits non sucrés, 1924 article 85, 1938; article 87, légumes n.a.p., 1940; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1949; articles 91 et 92, écorces de citron, de limon et d'orange, pommes en baril, 1952 et suiv.; article 95, 1954; melons, 1971; article 203, 2181; ajustages en fer ou en acier, 2201; article 459, 2202; article 468, 2203; article 524, 2425 et suiv., 2433 et suiv.; article 555, laine, 2454 et suiv.; article 627, 2483; article 682, 2485; article 711, 2490 et suiv.; étalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2491.
Travail, (sub.): impression, papeterie, etc., 3695.

Herron, John, *Alberta.*

Arpentages: bill (n° 59), en comité, 3578.
Blairmore: village, emplacement, (mot. pour doc.) 4252, 4764; (débat sur observ. et mot. Lake) 6763 et suiv.
Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (mot. pour comité d'enquête à ce sujet), débat, 1872, 2670-71.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903 y relative, 2e l., 671.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2781 et suiv.
Cour d'échiquier: cause le Roi et Lyon vs McKenzie et al, (mot. pour doc.) 2929.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5749 et suiv.
Edmonton: pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168.
Gendarmerie à cheval: (sub.) 8057.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3428 et suiv.; application de la loi y relative, (débat sur explic. Lemieux) 6182 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7331 et suiv., 7349 et suiv.
Guerre sud-africaine: terres aux vétérans, (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 759.
Hepburn, W. H., emploi, (int.) 1607, 2367.
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (mot.) 770, amendement Knowles, 793, (observ.) 790.
Indiens: achat de bestiaux pour eux, (int.) 1171; indiens d'Ontario et de Québec, (sub.) 7483 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (observ.), débat, 3579 et suiv.; proposition d'amendement, 3585, mise aux voix et rejetée, 3657-3658.
Postes, (sub.): administration, 2901 et suiv.; service postal, 3247.
Recensement et statistiques, (sub.) 3065 et suiv.
Terres fédérales: terres réservées pour abreuvoirs dans le district de Lethbridge, (int.) 4354; bill (n° 21), modification et refonte des lois relatives aux terres fédérales, 2e l., 4831 et suiv.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*

Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4218 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2094 et suiv.
Détroit de Northumberland: possibilité de construire tunnel sous ce détroit, le Gouvt fera-t-il faire études et rapport à ce sujet? (int.) 6564.
Ile du Prince-Edouard: communications avec la terre ferme, (sur observ. Lefurgey) 732; (sur observ. Martin) 1116; vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 953 et suiv.: communications télégraphi-

Hughes, James J.—*Suite.*
ques, (int.) 2051; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3299 et suiv.; construction d'un meilleur steamer, (int.) 3753 ; transport des dépêches entre l'île et la terre ferme, (sur observ. Lefurgey) 4016; communications en hiver, (débat sur int. McLean) 5098 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6892 et suiv.
Poisson: école de salaison, (sub.) 6100 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2866 et suiv.
Provinces Maritimes: représentation à Ottawa, (mot.) débat, 2215 et suiv.
Saint-Jean, P.Q., anciennes casernes, vente, (int.) 4354.
Steamer "Sovinto", naufrage, (int.) 1101.
Tarif: discussion, article 255, 2187.
Toronto: salle d'exercices, (sub.) 4745.
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4247 et suiv.

Hughes, Samuel, *Victoria-et-Haliburton.*
Alcool dénaturé: loi concernant fabrication, (int.) 231.
Arpentages: bill (n° 59), en comité, 3191 et suiv.; (sub.) 7460.
Assurances : commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6702 ; (mot. demandant que le crédit destiné au paiement des frais de la commission soit réduit de $30,000) 6702 ; dépôt du rapport de la commission, retard, (débat sur mot. de blâme de M. Lennox) 7112 et suiv.
Bibliothèque du Parlement, (sub.) 6950.
Canadiens : emprisonnés dans l'Uruguay, (int.) 237.
Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (mot.) 511 et suiv.
Canal de la Trent : forces hydrauliques de l'Etat, louées ou concédées, (int.) 584, (mot. pour doc.) 831 ; partie située entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1994 ; construction d'un chemin traversant le ruisseau Maclaren, (sub.) 7883 et suiv.
Cannington : destitution du receveur de la poste, (mot. pour doc.) 518.
Chambre des communes : travaux, préséance des mesures du Gouvernement les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2819 et suiv.; législation, (sub.) 7091.
Champ de tir, dans le comté de Victoria, établissement et outillage, (int.) 232.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5976 et suiv.
Conférence coloniale de Londres : présence du premier ministre du Canada, etc., (débat sur int. et observ. Borden) 5433 et suiv.
Creek MacLaren : chaussée, parachèvement (int.) 484.
Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5791 et suiv.
Emmerson, hon. H. R., démission, (sur observ. Borden) 5839.
Esquimault : station navale, défense, (int.) 3481.
Etudes techniques : installations du personnel, agrandissement, (sub.) 6429 et suiv.
Fusil Ross : qualités de cette arme, (observ.) débat, 3853, 3888 et suiv.; différence entre le mécanisme de ce fusil et celui des autres, (mot. pour doc.) 4185 ; combien payé

Hughes, Samuel—*Suite.*
jusqu'à ce jour au sujet du fusil Ross ? (observ. sur int. Northrup) 5184 ; défauts du fusil Ross, (observ.) 5935.
Fuller, R. L.: traitement, (sub.) 7902 et suiv.
Gendarmerie à cheval : (sub.) 8056 et suiv.; indemnités à des membres de la gendarmerie, pour blessures, (sub.) 8058.
Grains, étalons de, impression de dépositions à ce sujet, (int.) 239.
Grande-Bretagne et ses colonies : (projet de résolution tendant à resserrer l'union entre elles) débat, 2932, 2971, 2975, 2993 et suiv.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (mot. pour doc.) 756.
Immigration : des membres du clergé français chassés de France, fléau pour le pays, (observ.) 6334, (explication), débat, 6839 et suiv., 6953 ; agents et employés, (sub.) 6922 et suiv.
Kingston (Jamaïque), tremblement de terre, secours, (observ. sur mot. Fielding à cette fin) 2814 et suiv.
Lindsay, Ont., salle d'exercice, construction, (int.) 232.
Lord Aylmer : inspecteur général des forces, démission, (int.) 6033, 6185, 6318.
Marine et Pêcheries, (sub.) : ministère, réorganisation de la comptabilité, 7895 et suiv.
Médailles : aux soldats ayant fait la campagne du Nil, (int.) 232.
Milice : transport de tireurs, chaque année, (mot.) 765 et suiv.; aide à l'autorité civile depuis 1899, (int.) 926 ; pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, bill (n° 144) à cette fin, 1ère l., comité et 2e l., 5816-5817 ; (sub.): soldes et allocations, 5820 et suiv.; levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5895 et suiv.; exercices annuels, 5907 ; propriétés militaires, entretien, 5907 ; habillements et accessoires, 5912 et suiv.; collusion entre M. Sam. Hughes et le ministre de la Milice, article du "Star," (explication) 7096.
McCulium, Duncan : noyé dans le canal de la Trent, (int.) 4011, 5180.
McGillicuddy, Dan.; emploi à Calgary, (int.) 6434.
Ottawa, (sub.) édifices publics, éclairage, loyer, mobilier, salaires, etc., 4750, 4753, 4756, 4757, 4758 ; édifices publics, (sub.) 8042 et suiv.
Petewawa: camp, emplacement, (mot. pour doc.) 6952, (débat sur observ. Borden) 7873 et suiv.
Phares, (sub.): gardiens, 6040.
Postes: taxe postale entre Grande-Bretagne et Canada, réduction, (observ. sur déclaration Lemieux) 6817.
Québec: compagnie du pont: (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7435 et suiv.
Selkirk: édifice public, (sub.) 4748.
Soldats anglais libérés du service: établissement au Canada, (mot.) 763.
Steamers, (sub.): service entre le Canada et l'Australie, 7317 et suiv.
Tabacs: timbres sur iceux, (sub.) 7500 et suiv.
Terres fédérales: destitution d'agents et de sous-agents, (int.) 240; nom du colon établi sur le ¼ sud-est, sect. 12, towns. 30, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, etc., (mot. pour doc.) 830-831; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4895 et

Hughes, Samuel—*Suite.*
suiv., 4979 et suiv., 5021 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 6430.
Transport: tarif général, (mot. pour doc.) 521, 750, 768.
Wainwright, R., et ses deux filles: indemnité pour blessures, (sub.) 7091.
Wellburn: service quotidien des dépêches, (int.) 927.
Winnipeg, (sub.): nouvel hôtel des postes, 4749.
Yukon: édifices publics, (sub.) 4753 et suiv.; Yukon, bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5846 et suiv.

Hunt, Aylmer Byron, *Compton.*
Armstrong, M., soldat mort au camp de Laprairie, en 1905, enquête, indemnité, (int.) 1086.

Jackson, William, *Elgin-ouest.*
Arpentages, (sub.) 7462 et suiv.
Assurances: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6606 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5332.
Ferme expérimentale centrale: animaux, instruments agricoles, foin, grain, etc., le 1er déc. 1905 et 1906? (mot. pour doc.) 3290.
Phares, (sub.): appointements et allocations aux gardiens, 6039.
Messageries: tarif, (observ.) 6035.
Port-Stanley: droits de douane perçus de 1900 à 1906, (int.) 1607; dock, construction, coût, (int.) 1607; port, travaux, (sub.) 7159 et suiv.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7220.
Saint-Thomas : salle d'exercice, (sub.) 4157.
Stations agronomiques, (sub.) 8032 et suiv.

Johnston, Alexander, *Cap-Breton-sud.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 151.
Bourinot, John C.: Wilson, Wm, et Blair, H. C., sont-ils employés au ministère des Douanes? (int.) 6189, 6190.
Chambre des communes: travaux, (débat sur observ. Foster) 1155; travaux, préséance des mesures du Gouvt, les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2819.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7582 et suiv.
Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 107) concernant la compagnie du, 1ère l., 4250; 2e l., 4553; comité et 3e l., 5004.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4217 et suiv.
Compagnie dite "Accident and Guarantee Company of Canada", bill (n° 106) pour en changer le nom en celui de "Royal Accident Company of Canada", 1ère l., 4250; 2e l., 4553; comité et 3e l., 6772.
Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada", bill (n° 164) pour l'autoriser, 1ère l., 6951; 2e l., 7025.
Compagnie dite "Fraser's Fire Insurance Company", bill (n° 110) y relatif, 1ère l., 4663; 2e l., 5004 ; comité et 3e l., 6772.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6019 et suiv.
Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapport, construction du Transcontinental, 5271 et suiv., amend., 5272, adopté, 5277.

Johnston, Alexander—*Suite.*
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2100.
Cow-Bay : brise-lames, (sub.) 6199.
Douanes: conduite du ministre des, relativement à l'incendie d'une certaine propriété (observ.) 5892.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Eat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3006 et suiv.
Fer et acier: primes, débat sur projet de résol. Fielding) 7713.
Fusil Ross: qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3882.
Glace-Bay: port, (sub.) 6209 et suiv.
Grèves: bill (n° 36), de M. Lemieux, (débat sur observ. Stockton au sujet de la 2e l.,) 1378 et suiv.; en comité, 3411 et suiv., 3949 et suiv., 3976 et suiv., 4110 et suiv., 4656.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. et mot. Borden) 7035 et suiv.
Ile du Prince-Edouard : vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 964 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6932.
Jersey-Cove: quai, (sub.) 6226.
Listes électorales : impression, (sur observ. Taylor) 6951.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (amendement à mot. Crocket pour doc.) 2670, 2672.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2712 et suiv.
Pêche : permission aux pêcheurs américains de pêcher dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1845 et suiv.
Tarif : discussion, article 196, 2120; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4502: article 433, 4541.
Union des femmes missionnaires des baptistes unis des Provinces maritimes, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 4250; 2e l., 4553.
Vacances de Noël: (observ. sur mot. Laurier) 1025.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*
Banque dite "Manufacturers' Bank of Canada", bill (n° 26) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 850 et suiv.; bill (n° 33), 2e l. et comité, 1351 et suiv.; comité, 1677 et suiv.
Douanes: loi, modification, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6977.
Electricité: exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4783 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 965 et suiv.
Importations : par ports canadiens, valeur, (int.) 5243.
Or et argen: poinçonnage, bill (n° 137), en comité, 7206.
Ottawa: édifices publics, (sub.), 4751, 4757.
Presse associée: subvention, (int.) 3747.
Statistiques: (mot. pour doc.) 3758.
Steamers, (sub.): service entre Grande-Bretagne et Canada, 7304 et suiv.
Tarif : discussion, 1ère résolution, 576; article 10, 1312; article 258, 4323; articles 379 et 379a, 4346; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4433.

Kemp, Albert E.—*Suite.*

Toronto : salle d'exercices, (sub.) 4745 ; port, travaux, (sub.) 7179 et suiv.
Winnipeg, (sub.) : nouvel hôtel des postes, 4748 et suiv.

Kennedy, James Buckham, *New-Westminster.*

Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix (observ. sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1875.
Chemins de fer : bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 1429.
Cigarettes : interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4207 et suiv.
Pêche : permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1819.
Pêcheries : protection, (sub.) 6146 et suiv.
Québec : compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvernement) 7442 et suiv.
Traité : entre le Canada et le Japon, bill (n° 23), 2e l., 1597 et suiv.

Knowles, William Erskine, *Assiniboïa-ouest.*

Chemin de fer de la baie d'Hudson : construction, projet de résol. (retiré) 3485, autre projet de résol. (présenté) 3663 et suiv.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, etc., (débat sur observ. M. S. McCarthy) 2603, 2756 et suiv.
Compagnie dite " Prudential Insurance Company of Canada," bill (n° 163) pour l'autoriser, 1ère l., 6815 ; 2e l., 7025 ; en comité, 7517 ; comité et 3e l., 7615.
Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5767 et suiv.
Grèves : grève de houilleurs de l'Ouest, (débat sur observ. Bole) 7329 et suiv.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Hughes) 787, amendement, 793, mis aux voix et adopté, 829-830.
Postes, (sub.) : administration, 2881 et suiv.; service postal, 3256 et suiv.
Tarif : article 95, 1962 et suiv.; article 555, laine, 2451 et suiv.
Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4828 et suiv.

Lachance, Arthur, *Québec-centre.*

Banque Nationale : bill (n° 27) y relatif, 1ère l., 832 ; 2e l., 1081 ; comité et 3e l., 4137.

Lake, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 168.
Alameda : bureau des terres, (sub.) 4167.
Arpentages : bill (n° 59), en comité, 3192 et suiv.; comité, 3576 et suiv.
Blairmore : village, emplacement, (observ.), débat, 6707, (mot.) 6718, rejetée, 6801.
Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1885 et suiv.
Calgary : édifice public, (sub.) 4167.
Chemin de fer de la baie d'Hudson : construction, (observ. sur projet de résolution Knowles) 3674 et suiv.

Lake, Richard S.—*Suite.*

Chemin de fer canadien du Pacifique: imposition de ses terres, causes pour taxes, appels, (int.) 3479, 4816 ; terrains houillers, (50,000 acres), choix, (int.) 4010 ; transport de la houille sur la ligne du Nid-de-Corbeau, prix maximum, (int.) 4816, 7094.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur mot. McCarthy) 2724 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan : imposition de ses terres, (int.) 3479.
Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5746 et suiv.
Elections : ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6874 et suiv.
Forage, (sub.) 3260 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies : (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2983 et suiv.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 757; concession de terres aux vétérans, (int.) 4815.
Houille: disette au Nord-Ouest, (int.) 9; concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron) 781 et suiv.
Immigrants : combien arrivés depuis 1904? (int.) 1090; depuis le 31 mars 1901 jusqu'au 30 juin 1903? (int.) 1431.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6945 et suiv.
Indiens: désignation des parents des enfants fréquentant l'école de Muscowequan, (mot. pour doc.) 1105.
Intérieur: employés du ministère, occupation et appointements, (int.) 1860.
Medicine-Hat: édifice public, (sub.) 4171.
Moissonneuses-lieuses: estimation, droits de douane, (int.) 586.
Neepawa: édifice public, (sub.) 4747.
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3264 et suiv.
Pâturage :baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3610, 3631 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2887; service postal, 3242 et suiv.; changement de noms des deux bureaux de poste de Qu'Appelle, (mot.) 6808 et suiv.
Recensement et statistiques, (sub.): 3056 et suiv.
Regina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172
Représentation: Alberta et Saskatchewan, répartition, etc., bill (n° 51), en comité. 5841 et suiv.
Réserve du Lac-Croche: vente d'une partie des terres, (int. Lake) 5010.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4173.
Subventions aux provinces : augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5548 et suiv.; amend., 5551, rejeté, 5552.
Sucre: importation, de 1902 à 1906, (int.) 4599.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1038 et suiv.; article 19, cacao, 1408; article 20, idem, 1408; article 21, idem, 1409; article 35, 1409 ; article 56, 1421 ; article 57, 1424; article 102, 1977 et suiv.; article 708, 2488; étalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2492; discussion en comité; encollages liquides, 4322 ; article 258, (huile de lin) 4324 et suiv.: article 445, 4544; article 447, 4547, 4554; article 448, 4558.

Lake, Richard S.—*Suite.*

Terres fédérales: ventes depuis le 1er janvier 1905 ; homestead ¼ s. e., sect. 16, t. 28, r. 1, ouest 3e méridien, inscription, quand et par qui faites? etc., (int.) 2207 ; homestead ¼ s. e., s. o. et n. o. sect. 23, t. 21, r. 8, ouest, 2e m., inscription, etc., (int.) 2209; terrains houillers loués, etc., depuis 1er janvier 1906; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4848 et suiv., comité, 4942 et suiv. 4960 et suiv., 5032 et suiv. ;titres de certains terrains, émission, (int.) 5012; concessions promises aux Doukobors, (int.) 5952.

Yukon: bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5846 et suiv.

Lalor, Francis Ramsay, *Haldimand.*

Collingwood: port, travaux, (sub.) 7138 et suiv.

Comptes publics: comité, (débat sur sixième rapport) 5208.

Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 847 et suiv.; bill (n° 33), en comité, 1671 et suiv., 6958 et suiv.

Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6455.

Douanes: modification de la loi, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6971 et suiv.

Dunnville, salle d'armes, (int.) 490.

Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7225 et suiv.

Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2501 et suiv.

Exportations: du Canada en Allemagne, chiffre, (int.) 1162.

Fer et acier : primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7679 et suiv.

Importations: articles en tricot importés d'Angleterre et d'Allemagne, (int.) 750.

Indiens: d'Ontario et de Québec, (sub.) 7485 et suiv.

Milice: dépôt d'armes, 37e bataillon, comté d'Haldimand, coût, (int.) 2919; (sub.): habillements et accessoires, 5913 et suiv.

Port-Maitland : jetée, (int.) 490, 507.

Réserve des Six-Nations: écoles, (int.) 494.

Tarif: discussion en comité, 5e résol., parag. (b) 905 et suiv.; 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1035 et suiv.; article 555, laine, 2448 et suiv.; article 433, 4539.

Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 95; 2e l., 616; (mot. Brodeur pour renvoi à comité spécial) 631, 1225; (mot. pour comité) 7728; bill renvoyé à la prochaine session, (sur mot. Fielding) 7728-7729.

Chemins de fer: bill (n° 3) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 93; 2e l. et comité, 615-616; 3e l., 639. Bill (n° 4), idem; 1ère l., 94; 2e l., 616, 983; 3e l., 1114; bill (n° 6), idem, 2e l., 663 et suiv.; établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2398 et suiv.

Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 2e l. et comité, 5683 et suiv.

Chemin de fer "Canadian Northern Ontario", bill (n° 72), en comité, 4551.

Lancaster, Edward A.—*Suite.*

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7694 et suiv.

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4549.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), amend. du Sénat, 4553.

Chemin de fer radial du Manitoba: bill (n° 46), amendements du Sénat, 5133 et suiv.

Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7402 et suiv.

Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company", bill (n° 29), la constituant en corporation, 4551.

Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 865; bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1366; comité, 2099 et suiv.

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2294 et suiv.; 4052.

Chutes Niagara, carte du Dr Spencer, (int.) 504, 982; volume d'eau, proportion de la dépense, (int.) 588 ; frontière entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, (mot. pour doc.) débat, 1476 et suiv.

Dépêches : transport entre Havre-Aux-Bouches et la gare, (int.) 504.

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2324. 4766 et suiv., amend., 4766, rejeté, 4804; 3e l., 5114 et suiv., amend., 5114, rejeté, 5125.

Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7718 et suiv.

Fumigation: stations de, (sub.) 3070.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3384 et suiv., 3438 et suiv.

Immigration: agents et employés, (sub.) 6912.

Intercolonial: accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3535.

Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2712 et suiv.

Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8070 et suiv.

Mines : ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7389 et suiv.

Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1242 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1250, 1267; article 55, 1411; tomates fraîches, 1932; articles 91 et 92, écorce de citron, de limon et d'orange, pommes en baril, article 95, 1963 et suiv.

Yukon: bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5177 et suiv.

Lanctot, Roch, *Laprairie-Napierville.*

Chemins de fer: bill (n° 160) pour modifier la loi de 1903, 1ère l., 6704.

Lapointe, Ernest, *Kamouraska.*

Chapais, J. C.: emploi, (int.) 5673.

Intercolonial : voitures automobiles, construction, (int.) 3962.

Laurence, Frederick A., *Colchester.*

Barges : établissement d'un service officiel d'inspection, bill (n° 35) à cette fin, 1re l., 1069.

Laurence, Frederick—*Suite.*

Cabotage : traités, abrogation, (projet de résolution Black) 1499 et suiv.

Intercolonial: accidents et indemnités, (int.) 1092, 1113 ; accidents, indemnités accordées, (mot. pour doc.), débat, 3509 et suiv.

Laurier, tres honorable sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*

Adresse en réponse au discours du trône, débat, 34 ; préséance de la discussion sur l'adresse, (mot.), 92 ; mot. demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence le Gouverneur général, 226.

Agences : en Grande-Bretagne et en Irlande, nombre d'agents, frais des agences, (rép. à int. Wilson) 1166.

Assurances : commission, rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 1026 ; commission, dépôt de son rapport par l'hon. M. Fielding, (rép. à observ. Maclean) 3845 ; commission d'enquête, rapport, impression des dépositions, (rép. à int. Porter) 3091; correspondance de la commission, (débat sur observ. Lennox) 4035 et suiv.; rapport de la commission, dépôt, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4224, impression, (rép. à observ. Lavergne) 5336.

Auditeur général : rapport, dépôt, (rép. à int. Borden) 681, 1026 ; (rép. à int. Foster) 3576.

Bibliothécaires : rapport, (dépôt), 6.

Bibliothèque: comité, (mot.) 632.

Bills d'intérêt privé : combien présentés ? application de la règle n° 88, (rép. à int. A. A. McLean) 743 ; pétitions, (débat sur mot. Calvert pour lecture et réception) 1981 et suiv.; peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues, (observ. sur int. McCarthy) 2041 et suiv.

Bois : bois de construction, prix au Nord-Ouest, (observ. sur mot. Herron demandant enquête à ce sujet) 2670, constitution du comité d'enquête, (mot. Laurier) 2932 ; (mot. demandant d'adjoindre à ce comité MM. Galliher et Crocket) 4250.

Budget : exposé budgétaire, débat, préséance, (mot.) 246-47-48.

Cabotage : traités y relatifs, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1517.

Canada et Etats-Unis : relations entre ces deux pays, intervention de M. Bryce, ambassadeur anglais à Washington, (rép. à mot. Borden) 5677.

Canada, Terre-Neuve et Etats-Unis, relations internationales, (rép. à observ. Lewis) 2844.

Campbell, Narcisse : obtention d'un passage, à l'usage de sa terre, (rép. à int. Meigs) 585.

Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (observ. sur mot. Hughes) 513 et suiv.

Canal de Beauharnois : force hydraulique, aliénation, (rép. à int. Monk) 1523 ; (rép. à int. Bergeron) 1156 ; restera-t-il ouvert à la navigation ? (rép. à int. Bergeron) 3094.

Canal de la Trent : forces hydrauliques de l'Etat, louées ou concédées, (rép. à int. Hughes) 585.

Canaux : recettes et dépenses, (rép. à int. McLean) 587.

Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5) 2e l., 632 ; bill (n° 5) modifiant la loi relative à leurs certificats ; (rép. à observ. Lancaster sur mot. Brodeur pour renvoi à comité) 1225.

Chambre des communes : ventilation, (rép. à observ. Foster) 603 ; travaux, (débat sur observ. Foster) 1150 et suiv.; (mot. pour préséance des mesures du Gouvt les mercredis), débat, 2816 et suiv., les lundis, 3660, 4412 ; séances à onze heures du matin, préséance des mesures du Gouvt, etc., (mot.) 5723.

Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 671 et suiv.; en comité, 3804 et suiv.

Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3692 et suiv.

Chemin de fer canadien du Pacifique: permis de circuler sur Intercolonial, (rép. à int. Daniel) 2927.

Chemin de fer le Grand-Tronc: prolongement Madoc-Eldorado, (rép. à int. Northrup) 635; bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4587 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental-National, entre Québec et Moncton (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 279 et suiv., 3237 et suiv.; (rép. à int. Lavergne) 485: gare sur emplacement du marché Champlain, à Québec, (rép. à int. A. Lavergne) 286; explorations dans le Nouveau-Brunswick, (rép. à int. Crocket) 485; emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2004 et suiv.; tracé entre Chipman et Grand-Falls, choix, (rép. à int. Crocket) 2928 ; tracé dans le Nouveau-Brunswick, choix, (rép. à int. Crocket) 4252.

Cigarettes: interdiction, projet de loi à ce sujet, (rép. à int. Blain) 1856 ; (débat sur projet de résolution Blain) 4198 et suiv.

Cochrane, M. Edward, député, décès: (discours) 4508.

Commerce et navigation : rapport, (dépôt) 227.

Commission d'économie interne, message de Son Excellence, (lecture par sir Wilfrid Laurier) 227.

Comités permanents: (mot.) 5, 578; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot.) 6; nomination de nouveaux membres, (mot. Laurier) 4582.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 3275.

Comptes publics: comité des, dépôt de documents devant lui, (rép. à observ. Borden) 3574 et suiv.; sixième rapport, (rép. à mot. Barker pour discussion) 4924, (débat sur sixième rapport) 5246 ; autorisé à siéger pendant séances de la Chambre, (mot.) 5731.

Copper-Cliff: bureau de poste, enquête, (rép. à int. Boyce) 4181.

Conférence coloniale: quand? Le Canada y sera-t-il représenté? etc., (rép. à int. Monk) 922: programme, (rép. à int. Monk) 2720, correspondance à ce sujet, (rép. à mot. Monk pour doc.) 3097; date, attitude du Gouvt canadien, (rép. à int. Lavergne) 3283; impression des documents, (rép. à int. Foster) 3383; le premier ministre y assistera-t-il? etc., (rép. à int. Borden), débat, 5422 et suiv.; correspondance, (rép. à int. Borden), débat, 5694 et suiv.

Conseil impérial: création, correspondance à ce sujet, dépêche publiée dans la "Gazette", de Montréal, (rép. à int. Bourassa) 4818.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Conseil privé : bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852 et suiv.
Creek McLaren : chaussée, parachèvement, (rép. à int. Hughes) 484.
Débats: comité des, nomination, (mot.) 578, 579.
Décrets de l'Exécutif: codification, commission à cette fin, (rép. à int. Foster) 4807.
Discours du trône: mot. pour mise à l'étude, 5; distribution du texte imprimé, retard, (rép. à observ. Taylor) 7.
Documents: dépôt d'un état indiquant documents dont dépôt fut ordonné au cours de la dernière session, (rép. à mot. Borden) 602; demande de divers doc. par l'hon. M. Foster, (rép.) 2276, dépôt, retard, (rép. à observ. Foster) 3000; demande de divers doc., liste, (rép. à mot. Borden demandant dépôt) 3743.
Douanes: droits perçus sur instruments aratoires, outils, etc., (rép. à int. Henderson) 981.
Edifices publics: accès dangereux, (rép. à observ. Taylor) 180.
Electricité: bill (n° 60), exportation de l'énergie électrique, 3e l., 5103 et suiv.
Emmerson, hon. H. R., ministre des Chemins de fer et Canaux, démission, (explications) 5724; (rép. à observ. Borden) 5838 et suiv.
Employés publics: à Ottawa, salaires à eux payés en 1906, (rép. à int. A. A. McLean) 2721.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 681; entrepôts frigorifiques: transport dans iceux, mesures à prendre, (rép. à mot. Smith) 5279 et suiv.
Femmes, libations et rapines: allusions de M. Fowler à certains députés et ministres, etc., (rép. à avis de motion Bourassa invitant M. Fowler à prouver ses accusations ou à se rétracter) 5678.
Ficelle d'engerbage : prime, (rép. à int. Cockshutt) 1662 ; saisies en 1906, (rép. à int. Wilson) 2208.
Forces hydrauliques du Canada : affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 263 et suiv.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculations ; femmes, libations, rapines etc., (débat sur question de privilège par M. Bourassa) 3555 et suiv., 3565 et suiv., 4524 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5626 et suiv.; (débat sur mot. Bourassa concernant accusations de M. Fowler) 5834 et suiv.
Frontière : entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, intérêts du Canada, (débat sur mot. Lancaster pour doc.) 1489 et suiv.
Fusils Ross : fournis à la gendarmerie à cheval, (rép. à int. Bergeron) 593, 636 ; fusils Ross, correspondance à ce sujet, dépôt, (rép. à int. Lavergne) 3383 ; qualités du fusil Ross, (rép. à mot. Worthington pour doc.) 3744.
Gowan, hon. James, sénateur, démission, (rép. à int. Bennett) 3743.
Grande-Bretagne et ses colonies : (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2985 et suiv.
Grèves et chômages forcés (lockouts) : bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1ère l., 1077 et suiv.; en comité, 3404 et suiv., 3448 et suiv.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 762.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Houille : disette au Nord-Ouest, (rép. à int. Lake) 9, (rép. à int. Borden) 228, 437.
Hyman, hon. C. S., démission comme député, (rép. à int. Borden) 7, 95, 602, (rép. à int. Foster) 532, 1852 ; (rép. à observ. Borden) 871, 1225, 1522, (rép. à int. Maclean et Foster) 2816 ; retrait de la démission de l'hon. M. Hyman, (observ.), débat, 2823 et suiv., 2826-2836 et suiv.; (débat sur int. Borden) 3204 ; pièces relatives à la démission de M. Hyman, (rép. à mot. Borden, pour renvoi à un comité) 3271, correspondance, (rép. à mot. Sproule pour doc.) 3744; validation de sa démission, (int. Borden) 5244 ; démission, (rép. à int. Borden) 5730.
Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, expropriation de terrains, paiements, (rép. à int. Martin) 486 ; pont de Hillsborough, coût, (rép. à int. McLean) 635 ; communication avec la terre ferme, (rép. à observ. Martin), 1115 ; rétablissement des communications par télégraphe, (rép. à int. Lefurgey) 1915 ; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3311, 3324 ; navigation d'hiver, construction d'un meilleur steamer, (rép. à int. Hughes) 3754 ; pêcheries, négociations avec les autorités fédérales à ce sujet (rép. à int. A. A. McLean) 4010 ; transport des dépêches entre l'île et la terre ferme, (rép. à observ. Lefurgey) 4015 ; transport de femmes laissées dans l'île de Pictou, (rép. à int. Lefurgey) 4511 ; subvention provinciale, augmentation, (rép. à int. Lefurgey) 5242.
Impressions : comité, (mot.) 632 ; impressions du parlement : coût depuis six ans, (rép. à int. Verville) 5005.
Imprimerie de l'Etat : employés, nommés depuis trois mois, (rép. à int. Wilson) 4014.
Intercolonial : rotonde à Halifax, construction, contrat à ce sujet (rép. à int. Gauvreau) 503 ; service des trains à Rimouski, (rép. à int. Taylor) 636 ; embranchement de Windsor, affermage, (rép. à int. Black) 637; achat de soupapes de sûreté, (rép. à int. Wright) 2926 ; coussinets, paiements à la Cie Servis, (rép. à int. McLean) 2926 ; signaux automatiques McPhee, installation, (rép. à int. Lefurgey) 2926.
Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4386 et suiv.
Juges : nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe (rép. à int. Bergeron) 1347, 2051, 2301 ; pour le district de Richelieu, (rép. à int. Bergeron) 2301.
Kingston (Jamaïque) : tremblement de terre, (rép. à observ. Cockshutt) 1663.
Kittson, C. M., agent du Canada en Afrique australe, démission, (rép. à int. Wilson) 1180.
Lac Supérieur : remise des fonds de pêche, (rép. à int. Boyce) 4182.
Lady Victoria Grenfell : décès, (discours) 2561.
Lamontagne, Cie ; paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 3748, 3848.
Langue française ; usage officiel, traduction, impression, etc., retards (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3765 et suiv.; proposition d'amendement, 3775.
Le " Soleil ", compagnie de publication, paiements à elle faits, (rép. à int. Monk) 3748, 3848.
Loggie, W. S. et Cie : paiements faits à cette maison, (rép. à int. Boyce) 4180.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Manitoba : extension des frontières, (rép. à int. Greenway) 1859 ; frontières, pourparlers avec Edward Brown à ce sujet, (rép. à int. Bole) 3965 ; sera-t-il présenté un bill au sujet de l'extension des frontières, pendant cette session ? (rép. à int. Roche) 5011.
Marine et Pêcheries: rapport, (dépôt) 227.
Martin, M. Thomas, député ,décès: (discours) 4664.
Mercredi des Cendres: ajournement, mot.) 2816.
Messageries, compagnies de: monopole, abolition, (rép. à int. Gauvreau) 489.
Montréal: annexe à l'hôtel des Postes, achat d'un emplacement, (rép. à int. Monk) 2301.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (observ. sur mot. Crocket pour doc., et amendement Johnston) 2673.
Naturalisation: bill (n° 22) modifiant la loi y relative, 1ère l., 832; 2e l., 1130; 3e l., 1347.
Navires: course à Lime-Kiln, réglementation, (rép. à int. Clarke) 4178.
Pâques: ajournement, (mot.) 5336.
Patrick, J. A. M., emploi, (rép. à int. Barr) 596.
Paterson, rév. G. C., emploi, (rép. à int. Boyce) 4179.
Pétrole: prime, bill (n° 97) y relatif, quand aura-t-il force de loi? (rép. à int. Clements) 4817.
Pilotes: les pilotes de Montréal ont-ils été invités à prendre part à l'excursion du 7 novembre, à bord du " Lady Grey " ? (rép. à int. Monk) 4012.
Poids et mesures: rapport, (dépôt) 227.
Port-Colborne: élévateur à grain, construction, (rép. à int. Bennett) 501; améliorations, (rép. à int. Bennett) 501.
Port-Maitland, jetée, (rép. à int. Lalor) 507.
Postes: rapport, (dépôt) 227.
Preston, W. T. R.: article publié dans le "London Express ", (rép. à observ. Lennox) 3853.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2264.
Québec: développement du port, (rép. à mot. Robitaille) 2673.
Rapports des ministères: dépôt, (rép. à int. Borden) 1224.
Représentation de l'Alberta et de la Saskatchewan dans la Chambre des communes, bill (n° 51) concernant répartition d'icelle et modifiant la loi y relative, 1ère l., 1159; 2e l., 1664; (mot. demandant renvoi à un comité) 1664, (mot. pour étude des conclusions du comité, 5085; en comité, 5840 et suiv., 6953; 3e l., 6954.
Riley, James: est-il encore surintendant des pilotes à Montréal? (rép. à int. Delisle) 3758.
Sénat: vacances, quand seront-elles remplies? etc., (rép. à int. Crocket) 733, 1430, 1523, (rép. à int. Bennett) 1523; (rép. à int. Crocket) 1613; (débat sur observ. Crocket) 1702 et suiv.; réforme du Sénat sera-t-elle proposée au cours de la présente session? (rép. à int. Lavergne) 3284; nomination de M. P. H. Spohn, ancien député, au Sénat, (rép. à int. Bennett) 4810 ;nomination d'un nouveau sénateur, (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, article de la " Gazette ", (rép. à int. Taylor) 4814.
Serments d'office, prestation, (bill n° 1) 3.
Solliciteur général: poste vacant, à quand nomination d'un nouveau titulaire? (rép. à int. Foster) 1852, (rép. à int. Borden) 3077.

Laurier, sir Wilfrid—*Suite.*

Spiritueux: falsification, mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4253, 4273 et suiv.
Statuts refondus: dépôt, (rép. à int. Borden) 1431; bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1575 et suiv.
Steamer " Golspie ": service, (rép. à int. Boyce) 4181.
Steamer " Neptune ": appartient-il à l'Etat? Coût de l'usage, (rép. à int. Reid) 3755.
Stockton, M. A. A., député, décès: (discours) 4911.
Subsides : discussion, fixation d'une date, (mot.) 226.
Subventions: aux provinces, conférence des premiers ministres, rapport, (rép. à int. R. Smith) 504; documents y relatifs, dépôt, (rép. à int. Borden) 728; (dépôt) 1158; réclamations de l'Ile du P.-E., (rép. à int. McLean) 1856; subventions aux provinces: augmentation, (projet de résolution) 5016, 5017, 5336, débat, 5451 et suiv., quant à l'île du P.-E., (int. Lefurgey) 5242; correspondance, dépôt, (int. McLean) 5244.
Tarif: substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots " tout tribunal ", amend. Fielding, 1285; discussion en comité, 3081, annexe A, 3082; annexe B, 3090; annexe C, 3091; amendements: (projet de résolution) 3081 et suiv.; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4429, 4464, 4467, prop. d'amend. Laurier adoptée sur division, 4507.
Taxes provinciales: sur voyageurs de commerce et sur compagnies constituées en vertu de chartes fédérales, quel arrangement à ce sujet lors de la conférence avec les premiers ministres des provinces? (rép. à int. Foster) 4351.
Téléphones: compagnies, pouvoir de les exproprier, (rép. à int. Maclean) 3281.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4881 et suiv.
Traité: entre le Canada et le Japon, bill (n° 23), 1ère l., 832; 2e l., 1596-1601; comité et 3e l., 1601.
Transport: tarif général, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 521, 750, 770.
Travail: rapport (dépôt) 227.
Vacances de Noël: (mot.) 1025, (observ. et mot.) 1114-1115.
Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (projet de résol. Pringle), débat, 3498.
Voies et moyens: discussion, fixation d'une date, 226.
Yacht "Maisonneuve": usage, (rép. à int. Northrup) 3750.
Yukon: ordonnances du conseil, rendues en 1906, (dépôt) 284; démission du Gouverneur, accusations contre lui, (rép. à int. Lennox) 3074; frontière, détermination, (observ.) 3201.

Lavergne, Armand, *Montmagny.*

Annuaire statistique: est-il traduit en français et quand cette traduction sera-t-elle distribuée? (int.) 6190.
Assurances: rapport de la commission des, (mot. demandant qu'il ne soit pas imprimé maintenant) 5335; traduction en français, (int.) 8211.
Bateaux traversiers de Québec à Lévis: marché avec la compagnie pour transport des

Lavergne, Armand—*Suite.*

voyageurs de l'Intercolonial, etc., (int.) 6442.
Billets fédéraux: seront-ils imprimés en anglais et en français? (int.) 6191.
Chambre des communes: travaux, préséance des mesures du Gouvt, les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2821 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 6), en comité, 3809 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : tracé, travaux entre Québec et Moncton, (int.) 485; emplacement de la gare de Québec, (mot. pour doc.), débat, 2000 et suiv.; exécution des travaux de construction du chemin, à quels journaux de Québec sont données les annonces à cette fin? (int.) 3284.
Collection héraldique du Canada, envoi à la "Massachusetts Historical Society", de Boston, (int.) 1094.
Colons: allant au Nord-Ouest, prix de passage plus élevé pour ceux de Québec que pour ceux qui viennent de l'étranger, (int.) 3285.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5979 et suiv.
Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt à elle, 2e l., 8175.
Conférence coloniale à Londres: date; attitude du Gouvt canadien, (int.) 3282.
Dion, Ulric: emploi, (int.) 7094.
Electricité: inspection, bill (n° 111), en comité, 7244.
Explication sur un fait personnel: chez le premier ministre avec délégation de libéraux de Montmagny, 2563; article du "Soleil", 4184.
Explication de M. Dubeau sur un fait personnel, article du "Nationaliste", (observ.) 3969.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculation; femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège soulevée par M. Bourassa) 3569 et suiv.; proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5625, 5642 et suiv., 5661 et suiv.; (débat sur mot. Bourassa concernant accusations portées par M. Fowler) 5833.
Fusil Ross: correspondance à ce sujet, dépôt, (int.) 3383, 3661.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 2e l., 3161, 3185 et suiv.; en comité, 3386 et suiv., 3994 et suiv.
Hyman, hon. C. S.: démission, (observ.), débat, 4913 et suiv.; (mot. demandant que le siège soit déclaré vacant) 4915-4916.
Immigration : européenne, prime aux agents, article du "Star", (int.) 4664 ; politique du Gouvernement au sujet de l'immigration, (observ.), débat, 6329 et suiv., abolition des primes, (mot.) 6340, rejetée, 6428 ; loi de la Colombie-Anglaise, véto du Lieutenant-Gouverneur, (int.) 8212.
Imprimerie de l'Etat : M. P. M. Draper nommé prote principal, (int.) 6820.
Intercolonial : M. John Matthews, agent du service des voyageurs, à Québec, parle-t-il français ? (int.) 7094.
Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (projet de résolution), débat, 3759 et suiv.; langue française: respect de ses droits, a-t-il été ou sera-t-

Lavergne, Armand—*Suite.*

pris des mesures à cette fin par le ministère des Postes, et par le ministère des Chemins de fer, (int.) 6188, 6190.
Mariages : bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1re l., 7914 et suiv.
Marier : J. E., emploi, (int.) 7754.
Marine marchande du Canada : bill (n° 175) pour corriger erreur dans statuts refondus, 2e l., 7911 ; quand version française de ces statuts sera-t-elle imprimée ? (int.) 7911.
Marine et Pêcheries : portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (sur observ. Bourassa) 6035.
Monnaie du pays : sera-t-elle frappée en anglais et en français ? (int.) 6191.
Navigation : bill (n° 34) concernant les compagnies de navigation à l'intérieur, 1re l., 915.
Pétrole : bill (n° 97) modifiant loi relative aux primes, impression en français, (int.) 4806.
Postes : augmentation du nombre de facteurs à Québec, (int.) 6810.
Québec : gare sur emplacement du marché Champlain, construction, (int.) 286 ; garnison recrutée en Angleterre, (int.) 3284.
Races anglaise et française : le Gouvt se propose-t-il de travailler à leur rapprochement, en favorisant l'immigration française au Canada ? (int.) 1181 ; propagande en faveur de l'immigration française, agents, etc., (int.) 1605.
Saint-Charles de Caplan : congélateurs de boitte, primes, etc., (int.) 7093.
Sénat : réforme du Sénat, sera-t-elle proposée au cours de la présente session ? (int.) 3284 ; nomination d'un nouveau sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, article de la "Patrie", (int.) 4807.
Statuts refondus : bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1566 et suiv.; traduction de ces statuts en français, (int.) 3283 ; statuts refondus : erreurs de texte, correction, (int.) 5450.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7923 et suiv.

Lavergne, Louis, *Drummond et Arthabaska.*

Chemin de fer des Cantons de l'Est, bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 1158 ; 2e l., 1376 ; comité et 3e l., 2176.
Mariages : bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8063 et suiv.
Postes : appointements des receveurs de la poste dans les campagnes, augmentation, (int.) 6817 ; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7222 et suiv.

Law, Bowman Brown, *Yarmouth.*

Chemin de fer terminal d'Ottawa, bill (n° 152) pour autoriser la compagnie du, 2e l., 6563.
Phares (sub.) : agences, loyers et frais imprévus, 6043 et suiv.
Yarmouth : port, (sub.) 6245 et suiv.

Lefurgey, Alfred A., *Prince, I.P.-E.*
Assurances : commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6659 et suiv.
Boitte : conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6089 et suiv.
Cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest : gravure, etc., (sub.) 7479.
Charlottetown: service de factage, établissement, (int.) 749: propriété Warburton, acquisition pour champ de tir, (mot. pour doc.) 2668.
Chien de mer: usines pour réduction, (sub.) 6095 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1686 et suiv.
Douanes: droits sur voitures de fermes, (int.) 2206.
Edmonton : pavillon pour les immigrants, (sub.) 4169.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3037 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2524.
Forage, (sub.): 3262 et suiv.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculations; femmes, libations, rapines, etc., (débat sur question de privilège soulevée par M. Bourassa) 3573.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 760.
Homard: reproduction artificielle à la baie d'Egmont, établissement à cette fin, (int.) 750.
Ile du Prince-Edouard: dragage, (int.) 498; communications avec terre ferme pendant l'hiver, (int.) 530, 633, (observ.) 728; wagons automobiles, mise en usage sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (int.) 748; vaisseaux naufragés, (mot. pour doc.) débat, 929 et suiv.; construction d'un tunnel, nouvelle enquête à ce sujet, (int.) 977; communication avec la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1118 et suiv.; hangar à marchandises à Summerside, reconstruction, (int.) 1175; houille de qualité inférieure, employée par le chemin de fer de l'I. du P.-E., (int.) 1184; enquêtes au sujet d'employés du chemin de fer de l'I. du P.-E., rapports, etc., (int.) 1185; affaires du chemin de fer de l'I. du P.-E., (int.) 1863; réclamations de la veuve Wiggins et McNalley, propriété incendiée, (int.) 1864 : (mot. pour doc.) 4601 ; embranchement O'Leary-West-Cape, (mot. pour doc.) débat, 1867 et suiv., 3575; rétablissement des communications par télégraphe, (int.) 1915; maintien des communications, frais, (int.) 2046; communications avec la terre ferme en hiver, (débat sur mot. Martin pour doc.) 3311 et suiv.,3379 et suiv.; transport des dépêches entre l'île et la terre ferme, (observ.) 4014 ; transport de femmes laissées dans l'île de Pictou, (int.) 4510; situation des navires faisant le service entre l'île et la terre ferme, (int.) 4817; communications en hiver, (débat sur int. McLean) 5096 et suiv.; chemin de fer, (sub.) 7879 et suiv.
Immigration: circulaires adressés aux agents, (int.) 495; instructions aux agents, et réponses, en 1906, (mot. pour doc.) 600; agents et employés, (sub.) 6913.
Intercolonial: wagons automobiles, mise en usage sur l'Intercolonial, (int.) 748: signaux automatiques McPhee, installation, (int.) 2926.
Middle-County: port, quai, (sub.) 6229.

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*
Nicolas, Frank: appointements, (sub.) 3264.
Pictou : port et baie, dragage, (int.) 585; droits de port, (int.) 1864.
Pisciculture : établissements, (sub.) 6077 et suiv.
" Quahaug ", (espèce de moule): pêche, règlements à ce sujet, prix, etc., (int.) 1182.
Statuts refondus: distribution dans l'île du Prince-Edouard, (int.) 2206.
Steamer " Empress ", dépêche à son sujet, (int.) 727.
Steamer " G. A. McKeen ": naufrage, (int.) 1186.
Steamer " Sovinto " : naufrage, (int.) 736.
Subventions aux provinces : augmentation quant à l'I. du P.-E., (int.) 5242; quelles subventions accordées depuis la confédération, quels territoires annexés? etc., (int.) 5448; augmentation en 1907, (débat sur projet de résol. Laurier) 5501 et suiv., amend., 5509, rejeté, 5541; subventions aux provinces: augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7931 et suiv.
Summerside: brise-lames, (sub.) 6249 et suiv.

Lemieux, hon. Rodolphe, *Gaspé.*
Acland, Fred. A., traitement, (sub.) 6804.
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 172.
Anse-du-Cap: brise-lames, (sub.) 6272.
Assurances: enquête et rapport de la commission des, traduction et impression en français, (observ. sur mot. Parmelee pour adop. du 3e rapport du comié des impressions) 7197.
Barachois de Malbaie : jetée, (sub.) 6273.
Belleville : bureau de poste, service, plaintes, (rép. à int. Porter) 2050.
Bethany : assistant-receveur de la poste. Qui est-il ? nomination, etc., (rép. à int. Ward) 1186.
Brandon : receveur de la poste, appointements, commis, etc., (rép. à int. Roche) 1608.
Brighton : receveur de la poste, décès et remplacement, (rép. à int. Blain) 3539.
Canal de la baie Georgienne, construction, paroles de l'hon. ministre de la Justice, (rép. à int. White) 592.
Cannington : destitution du receveur de la poste, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 520.
Cartes-postales et timbres-poste, faits de mauvais papier, (rép. à int. Martin) 592 ; cartes-postales nuisibles: interdiction, (rép. à int. Walsh) 5446.
Chambre des communes : perfectionnement du service postal, (rép. à requête Maclean) 1427.
Charing-Cross : gare, fermeture, (rép. à observ. Clements) 1148.
Charlottetown: service de factage, établissement, (rép. à int. Martin) 3538.
Centreville: receveur de la poste, disparition, (rép. à int. Wilson) 8000.
Chemins de fer : bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7630 et suiv.
Chemin de fer Père Marquette : procès au sujet de ses employés, loi concernant la main-d'œuvre étrangère, frais, (sub.) 6805.
Compagnie de téléphone Bell : différend avec ses employés, enquête, frais, (sub.) 6805.
Débats, compte rendu officiel : appointements des traducteurs, augmentation, (sub.), débat, 8205.
Dépêches: transport entre Havre-aux-Bouches et la gare, (rép. à int. Lancaster) 504; entre la gare et le bateau traversier, à

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*

Cap-Tourmentin, (rép. à int. Martin) 593 ; transport à l'est de Toronto, (rép. à int. Macdonell) 1160 ; entre Nicolet et Saint-Grégoire, (rép. à int. Bergeron) 1435; transport par le chemin de fer de l'Ile du Prince Edouard, marché à ce sujet, (rép. à int. Martin) 1437 ; transport entre Coldwater et Lovering, (rép. à int. Bennett) 2211 ; entre Victoria-Harbour et la gare, (rép. à int. Bennett) 2212 ; transport a Lansdowne, (rép. à int. Taylor) 2666 ; transport dans le district de Michipocoten, (rép. à int. Boyce) 2923.

Elections : manœuvres frauduleuses de Z. Hall, (rép. à int. Borden) 1099 ; ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6874.

Grèves : grève de Lethbridge ; en voie de règlement, (observ.) 180, (rép. à int. Borden) 287 ; (observ.) 439 ; entrevue du sous-ministre du Travail avec M. Mitchell, (rép. à int. Monk) 506 ; (rép. à int. Foster) 532 ; règlement de la grève, conditions, (rép. à int. R. Smith) 637 ; grèves et clôture des ateliers, (lockouts), bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1ère l., 1070 ; (rép. à observ. Stockton) 1426, 2e l., (rép. à observ. Stockton) 1426 ; 2e l., 3097, 3138 et suiv.; comité, 3188 ; (mot. pour amender le titre du bill) 3188 ; grèves sur chemins de fer, (rép. à int. Clare) 3289 ; grève des téléphonistes à Toronto, télégramme de M. King, (lec.) 3381-3382; bill (n° 36); en comité, 3383 et suiv., 3401 et suiv., 3926 et suiv., 3970 et suiv., 4106 et suiv., 4601 et suiv., 4925 et suiv ; 3e l., 5134 et suiv.; amend. Borden, 5126, rejeté, 5165 ; amend. Armstrong, 5166, rejeté, 5167 ; amendement Lennox, 5169, rejeté, 5170 ; 3e l. et adop., 5172 ; application de la loi concernant les grèves, (explications) 6181 et suiv.; grève des houilleurs de l'Ouest, (explication) 6328, 7755 (rép. à observ. McCarthy) 7098, (rép. à int. Foster) 7287, (débat sur observ. Bole) 7333 et suiv., (rép. à int. Borden) 7514, 7730, (rép. à int. Maclean) 7515 ; (communication) 8060, 8093.

Hampton, N.-E., directeur du bureau de poste intervention dans les élections, (rép. à int. Stockton) 240 ; receveur de la poste, (rép. à int. Borden) 6444.

Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt public, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 824.

Iles de la Madeleine : brise-lames et jetée, (sub.) 6295.

Ile du Prince-Edouard : transport des dépêches par bateaux d'hiver, à qui adjugé ? (rép. à int. Martin) 980.

Immigration : politique du Gouvt à ce sujet, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6379 et suiv.; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6850 et suiv.; agents et employés, (sub.) 6911, 6928 et suiv.

Lakeville : bureau de poste, emplacement ; receveur de la poste, etc., (rép. à int. A. A. McLean) 7452.

Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3780 ; langue française : respect de ses droits, a-t-il été ou sera-t-il pris des mesures à cette fin par le ministère des Postes ? (rép. à int. Lavergne) 6188.

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*

Léopold, Louis, agent en Angleterre pour importation d'ouvriers d'élite au Canada (rép. à int. Sinclair) 4356.

Marine et Pêcheries : portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (rép. à observ. Bourassa) 6035.

Michipocoten, (rép. à int. Boyce) 2923 ; transport entre la rivière au Saumon et Hectanooga, (rép. à int. Boyce) 4761.

Mines : ministère des, création : bill (n° 139) en comité, 7420 et suiv.

McNiven, J. D., traitement, (sub.) 6804.

North-Lake : bureau de poste, emplacement, (rép. à int. Wright) 7451.

Ophir : receveur de la poste, nomination, salaire, etc., (rép. à int. Boyce) 4358.

Orangeville : receveur de la poste, décès et remplacement, (rép. à int. Barr) 7452.

O'Rourke, John: emploi, (rép. à int. Crocket) 3538.

Ouvriers : conflits entre patrons et ouvriers, mesure à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1205, 2705.

Périodiques anglais : port, traitement plus satisfaisant aux éditeurs, (rép. à int. Chisholm) 1174.

Pisquid-est : receveur de la poste, destitution, (rép. à int. Martin) 928.

Pointe-au-Père : quai et brise-lames, (sub.) 6280.

Postes : conventions postales entre Canada et Etats-Unis, (rép. à int. Cockshutt) 490 ; messagerie postale, teneur de la législation y relative, (rép. à int. Armstrong) 634 ; sera-t-elle établie dès cette session ? (rép. à int. Sproule) 2418, 2660 ; service de factage à Calgary et à Edmonton, (rép. à int. McIntyre) 637 ; service quotidien des dépêches, (rép. à int. Hughes) 928 ; expédition des dépêches en Angleterre par les steamers "Empress", (rép. à int. Daniel) 1096 ; contribution spéciale des receveurs de la poste, reçue par le Gouvt, (rép. à int. Chisholm, 1173: augmentation d'appointements des employés du département, (rép. à int. Macdonell) 2363 ; bureaux de poste dans les Cantons de l'Est, combien demandés et combien établis, etc., (rép. à int. Worthington) 2665 ; bureaux de poste sous les prescriptions de l'Acte du service civil, (rép. à int. Porter) 2668, 2929 ; localités pourvues d'un service de factage, (rép. à int. Porter) 2723 ; ministère des Postes, (sub.), administration, 2859 et suiv.; messagerie postale, établissement, agitation dans ce sens au Manitoba, (rép. à int. Schaffner) 2921 ; lettres recommandées, système établi à ce sujet, (rép. à int. Ward) 2921 ; poste rurale, établissement, correspondance à ce sujet, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 2931; service postal dans le sud-ouest du Manitoba, (rép. à int. Schaffner) 3078 ; (sub.): service postal, 3240 ; service postal extérieur, 3240 ; service postal, (dépenses diverses) 3258 ; service postal du Yukon, 3258 ; coût de recommandation des lettres, depuis quand porté à cinq cents, etc.? (rép. à int. Ward) 3286 ; nombre de lettres recommandées l'année dernière, (rép. à int. Ward) 3287; administration des postes, bill (n° 113) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4759 ; 2e l., comité et 3e l., 7213-7223, amend. du Sénat, 8060 ; appointements des receveurs de la poste, augmentation,

Lemieux, hon. Rodolphe—*Suite.*

(rép. à int. Lennox et Monk) 5952, (rép. à int. L. Lavergne) 6818, dans les villes, (rép. à int. Taylor) 5952; employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (rép. à int. Macdonell) 6706 ; administration centrale, (sub.) 6806 ; receveur de la poste et situation du bureau de poste à Centreville, (rép. à observ. Wilson) 6806 ; augmentation d'appointements aux receveurs de la poste et à ceux qui transportent les dépêches, à la campagne, (rép. à observ. Lennox et Morin) 6808 ; changement de nom des deux bureaux de poste de Qu'Appelle, (rép. à mot. Lake) 6810 ; augmentation du nombre de facteurs à Québec, (rép. à int. Lavergne) 6810 ; taxe postale entre Grande-Bretagne et Canada, réduction, (déclaration) 6815, entre le Canada et les Etats-Unis, augmentation, (déclaration) 6821 ; service postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, (observ.) 7384 ; un adjoint au sous-ministre des Postes, (sub.) 7906; avancement de M. Hector Verret, (sub.) 7907 ; un secrétaire particulier au ministre du Travail, (sub.) 7907 ; service extérieur des postes, (sub.) 8209; appointements des receveurs de la poste, augmentation, (rép. à int. Lennox) 8000.

Prince-Albert : receveur de la poste, (rép. à int. McCraney) 1605.

Regina : receveur de la poste, (rép. à int. McCraney) 1604.

Sainte-Anne-des-Monts : havre de refuge, (sub.) 6310 et suiv.

Saint-Charles : bureau de poste, indemnité à la directrice pour perte de son mobilier, (rép. à int. Beauparlant) 1662.

Saint-Thimothée : enquête sur administration du bureau de poste, (rép. à int. Bergeron) 2919.

Sociétés industrielles et coopératives, bill (n° 2) y relatif, 2e l., 614.

Southport : receveur de la poste, (int.) 7453.

Stanley, (N.-B.) : receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. Crocket) 7755.

Steamer "Empress of Britain" : dernière traversée, quand arrivé à Halifax ? etc., (rép. à int. Roche) 983.

Stonefield : receveur de la poste, démission, (rép. à int. Perley) 1163.

Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7935 et suiv.

Toronto : hôtel des postes, réparations, (rép. à int. Macdonell) 233.

Transports : engorgement des transports au Nord-Ouest, (rép. à int. McCraney) 6707.

Travail, ministère, (sub.), appointements, dépenses casuelles, 3051 ; impression, papeterie, "Gazette du Travail," etc., 3694 et suiv ; (sub.), ministère, impression et papeterie, y compris "Gazette du Travail," application des lois de conciliation et d'arbitrage, etc., 6803 ; administration centrale, (sub.) 6806.

Vacance, comté de Nicolet, (décl.) 531.

Vaulvognus-Beach : ouverture d'un bureau de poste, (rép. à int. Smith) 1103.

Vieillards : caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3501.

Yukon : fonctionnaires absents, (rép. à int. Blain) 919 ; transport des dépêches, plaintes à ce sujet, (rép. à int. Blain) 921.

Lennox, Haughton, *Simcoe-sud.*

Archives, (sub.): 3053 et suiv.

Assurances: commission des, correspondance, (observ.), débat, 4026; enquête, (mot. pour doc.) 4251; commission, rapport, (débat sur observ. Foster) 6566 et suiv., dépôt du rapport, retard, (mot. de blâme) débat, 7103 et suiv., (présentée) 7111, (rejetée) 7120.

Canal de Chambly: conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7749.

Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (observ. sur mot. Hughes) 516.

Canal de la Trent: partie située entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1993; choix d'une route, du lac Simcoe à la baie Georgienne, rapport, (observ. sur int. McCarthy) 4994.

Chemins de fer: bill (n° 6), en comité, 3800 et suiv.; bill (n° 75), modification de la loi, en comité, 7638 et suiv.

Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale, exposé par l'hon. ministre des Chemins de fer et Canaux, (observ.) 5363.

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4588 et suiv.: 3e l., 4947 et suiv., amendement, 4953, mis aux voix et rejeté, 4953; est-elle en possession de matériel roulant appartenant au Transcontinental-National? (int.) 5828.

Chemin de fer Manitoba-Radial: bill (n° 46), amendements du Sénat, 5365.

Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5127 et suiv.

Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2535 et suiv.

Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7516, 7584 et suiv., 7603 et suiv., 7693.

Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Life Insurance Company", bill (n° 81) y relatif, (sur mot. pour 3e l., 4704.

Compagnie des chantiers maritimes de Collingwood, (observ. sur mot. Geoffrion demandant que le comité des comptes publics puisse siéger pendant séances de la Chambre) 3842 et suiv.

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt à elle, en comité, 8183 et suiv.

Compagnie de téléphone Bell: différend avec ses employés, enquête, frais, (sub.) 6805.

Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapp., 5271 et suiv.

Conseil privé: bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2854.

Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1375.

Denrées alimentaires: falsification, bill (n° 127), en comité, 6447 et suiv.

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2315 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7228 et suiv.

Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, en comité, 2539 et suiv.

Epizooties: police militaire des, (sub.) 8036 et suiv.

Explication sur un fait personnel par M. L. G. McCarthy, au sujet du juge puisné de la cour de comté de Simcoe, article du "Northern Advance", (observ.) 4510.

Lennox, Haughton—*Suite.*

Galt: bureau de poste, ameublement, etc., (int.) 744, soumissions, (int.) 1163.
Gaz et électricité: inspection; (sub.) 6813, et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36), pour les prévenir et les régler, en comité, 3384 et suiv., 3429 et suiv., 3942 et suiv., 3972 et suiv., 4606 et suiv., 4926 et suiv.; 3e l., amend., 5169, rejeté, 5170.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, (débat sur observ. et amend. Borden) 7012 et suiv., 7025 et suiv.; démission, (int.) 7385.
Intercolonial, (sub.): ateliers* et achat de terrain à Moncton, 7508.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup) 4366 et suiv.
Juges: juges des cours provinciales, bill (n° 61) modifiant la loi à eux relative, 1ère l., 1429, (mot. pour doc.) 2040, 3575.
Marine marchande du Canada: bill (n° 175) pour corriger erreur dans statuts refondus, 2e l., 7911.
Marine et Pêcheries: ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) 6132 et suiv.; ministère, réorganisation de la comptabilité, (sub.) : 7897 et suiv.; institutions scientifiques, études hydrographiques, hôpitaux de marine, pêche, primes de pêche, etc., (sub.) 7899.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7416 et suiv., 7456 et suiv.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1534 et suiv.; bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3006 et suiv.; 3039 et suiv.
Poids et mesures: inspection, appointements, (sub.) 6811.
Postes: appointements des receveurs de la poste, augmentation, (int.) 5952 ; (sub.): administration, 2859 et suiv., 2895 et suiv.; employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (observ. sur int. Macdonell) 6706; appointements des receveurs de la poste, augmentation, (int.) 8000.
Preston, W. T. R., propagande en faveur de l'immigration en Afrique australe, au détriment de l'immigration au Canada, (int.) 3079; article publié dans le "London Express", (observ.) 3849 et suiv., (int.) 5674.
Québec: compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7447.
Recensement et statistiques, (sub.) 3061 et suiv.
Statuts refondus: bill (n° 148) modifiant annexe "A", en comité, 6956.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7922 et suiv.
Tarif: discussion en comité, article 1er, 1379; article 71, 4278.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l. et comité, 4894 et suiv., comité, 4939 et suiv., 4958 et suiv., 5023 et suiv.
Yukon: démission du Gouverneur, accusations contre lui, (int. Lennox) 3074, Yukon, bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5177 et suiv.

Leonard, J. E. Emile, *Laval.*

Chemin de fer Transcontinental-National: construction, emploi de Philias Payette, (int.) 3080.
Iles Saint-Pierre et Miquelon: immigrants venant de là, moyens à prendre pour les retenir au Canada, (int.) 5009.

Lewis, Edward Norman, *Huron-ouest.*

Canada, Terre-Neuve et Etats-Unis, relations internationales, (observ.) 2840 et suiv.; Canada et Etats-Unis, relations, (int.) 6444.
Postes, (sub.): administration, 2861 et suiv.

Logan, Hance J., *Cumberland.*

Budget: exposé budgétaire (débat) 483.
Chemins de fer et Canaux :ministère, administration générale, exposé par l'h. ministre des Ch. de f. et Canaux, (observ.) 5398 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et les régler, 2e l., 3178 et suiv.; en comité, 3464 et suiv., 3949 et suiv., 3972 et suiv., 4110 et suiv.; 3e l., 5162 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2697 et suiv.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1544 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2863.
Tarif de faveur: accordé à la Grande-Bretagne, (avis de mot. pour restrictions à ce sujet) 483-84; 1ère résol.; parag. 5, exception B, 1295; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif en général, et amend. Laurier) 4414, 4429, 4492
Union des "Femmes Missionnaires baptistes", bill (n° 105); remise du droit payé, ($100), mot. à cette fin) 5672.

Loggie, William Stewart, *Northumberland, N.-B.*

Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6091.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2085 et suiv., 6960.
Intercolonial : accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3524.
Poisson: transport et conservation, (sub.) 6110.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c) 1063 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1243 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1265; article 200, 2132.

Macdonald, Edward M., *Pictou.*

Blairmore : villape, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6795 et suiv.
Cabotage: traités, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1506 et suiv.
Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2408 et suiv.; bill (n° 6), en comité, 3812, proposition d'amendement, mise aux voix et adoptée, 3813.
Chemins de fer de l'Etat: bill (n° 98) ayant pour objet de modifier la loi y relative, 1ère l., 3537.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4196 et suiv.

Macdonald, Edward M.—*Suite.*

Comptes publics: comité des, débat sur 6e rapp., 5276.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse : vacance, (débat sur int. Borden) 4066 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2090 et suiv.
Damen, William A., brevet, bill (n° 8) y relatif, en comité, 1815.
Fusil Ross: qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3880.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 3141 et suiv.
Haut-commissaire: bureau, à Londres, (sub.) 7907 et suiv.
Ile du Prince-Edouard: vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 949 et suiv.; communications avec la terre ferme, (débat sur observ. Martin) 1121 et suiv.) (débat sur mot. Martin pour doc.) 3378 et suiv.
Intercolonial: système d'annuités pour employés, création, (mot. pour doc.) 1519; bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3004 et suiv.; accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3516 et suiv.
Listes électorales: impression, (sur observ. Taylor) 6951.
Petewawa: camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7854 et suiv.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7215 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2252.
Tarif: discussion en comité, 5e résol., parag. (b), 900; substitution des mots "cour suprême", etc., aux mots "tout tribunal", amend. Fielding, 1291; article 196, 2127 et suiv.
Toller, Fred., augmentation d'appointements, (sub.) 7905 et suiv.

Macdonell, Angus Claude, *Toronto-sud.*

Baie d'Hudson: navigation, ports utilisables? (int.) 2658.
Blairmore: village, emplacemnt, débat sur observ. et mot. Lake) 6726 et suiv., 6730 et suiv., 6743 et suiv.
Canada: actif portant et actif ne portant pas intérêt, (int.) 4008.
Chambre des communes: (mot. Laurier pour préséance des mesures du Gouvt les lundis) 4413.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7522 et suiv., 7699 et suiv., 8143.
Chemin de fer de Témiscamingue et d'Ontario-nord, correspondance, (mot. pour doc.) 248.
Commerce: avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, est-il dans un état satisfaisant? (int.) 4409.
Compagnies d'assurance : contre l'incendie, chartes, (mot. pour doc.) 249.
Compagnie d'assurance dite "Residential Fire Insurance Company", bill (n° 28) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 3703.
Compagnie dite "Traders' Fire Insurance Company", bill (n° 110), en comité, 5448.
Dépêches: transport à l'est de Toronto, (int.) 1160.
Documents: (mot. pour doc.) 4017.
Elections fédérales: bill (n° 16) modifiant loi de 1900, 1ère l., 633.

Macdonell, Angus Claude—*Suite.*

Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2349 et suiv.
Expositions de Toronto et de Sherbrooke: dates, (int.) 2674.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler; 2e l., 3173 et suiv.; en comité, 3388 et suiv., 4109 et suiv., 4654 et suiv., 4929 et suiv.; 3e l., 5160 et suiv.
Halifax: bassins de radoub, abandonnés au gouvernement fédéral par les autorités impériales, (mot. pour doc.) 250.
Immigrants : établissement dans l'Ontario, article du "News", (int.) 4811, 4818.
Intercolonial: achat de tapis, soumissions, (int.) 3754 ; gare à Pictou, construction, (int.) 5011.
Liquidations judiciaires: bill (n° 87) modifiant la loi y relative, 1ère l., 2417.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5940.
Milice, (sub.): propriétés militaires, 5909 et suiv.; habillements et accessoires, 5912 et suiv.
Navires: construits, enregistrés, subventionnés en Canada, crédits pour défense navale, etc., (mot. pour doc.) 2215.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2675 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3636 et suiv., 3642 et suiv.
Pénitenciers: employés, nombre, salaires, etc., (int.) 2920.
Petewawa: camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7845 et suiv.
Postes: employés du ministère, augmentation d'appointements, (int.) 2363, 6705.
Propriété littéraire et artistique: bill (n° 83) modifiant loi y relative, 1ère l., 2045.
Réserve navale canadienne: correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 2215.
Service civil: bill (n° 156), retiré, (observ.) 8015 et suiv.
Statuts refondus: bill (n° 148) modifiant l'annexe "A", 1ère l., 6059 et suiv.
Tarif: melons, 1969 et suiv.; article 306, 2190 et suiv., article 307, 2193; article 590, 2465 et suiv.; article 603, 2477 et suiv.
Toronto: sinistre maritime dans le voisinage du port, (int.) 8; hôtel des postes, réparations, (int.) 232; port, dragage, brise-lames, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 249; stations de sauvetage, (int.) 505; port de Toronto, profondeur de l'eau, (int.) 923; port, travaux, (sub.) 7178 et suiv.

MacLaren, Alexander F., *Perth-nord.*

Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1351.
Hôpitaux de marine, (sub.): 6055 et suiv.
Tarif: article 17, 1399.

Maclean, Alexander K., *Lunenburg.*

Commerce: ministère, (sub.): 7296 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 629; (motion pour renvoi de documents au comité spécial) 2045.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2774 et suiv.

Maclean, Alexander K.—*Suite.*

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company"; examen des livres et des comptes, (int.) 4011; enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6020.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33) en comité, 2098.
Culloden: quai, (sub.) 6209.
Hyman, hon. C. S.: démission, application de la loi électorale, etc., (débat sur observ. et amend. Borden) 7062 et suiv.
Pâturage: baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3648 et suiv.
Pêche: permission accordée aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans des eaux canadiennes, (avis de motion) 1428, (observ.), débat, 1720 et suiv.
Pictou: dragage, (int.) 1663.

Maclean, William F., *York-sud, O.,*

Adresse en réponse au discours du trône, 62.
Assurances: commission, dépôt de son rapport par l'h. M. Fielding, (observ.) 3844; dépôt des pièces justificatives, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 4584; allégation contre certains députés, etc., proposition Bourassa, (observ. sur int. Foster) 5422; (débat sur observ. Foster) 6647 et suiv.
Bills d'intérêt privé: pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) 1984.
Canal Welland: prise d'eau par la "Cataract Power Company", (int.) 1985.
Chambre des communes: travaux, préséance des mesures du Gouvt les mercredis, (débat sur mot. Laurier) 2817, les lundis, (observ. sur mot. Laurier) 3660, 4412.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 230, 285; 2e l., 639, 679; comité, 3792; proposition d'amend. Macdonald mise aux voix et adoptée, 3813; bill (n° 7), vente des billets, 1ère l., 285; 2e l., 993, 1025; établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2374 et suiv.; 2405 et suiv.; (observ.) 4512 et suiv.; bill (n° 138) modification de la loi, 1ère l., 5335.
Chemins de fer: vente des billets, (int.) 7514; bill (n° 75), modification de la loi des chemins de fer, en comité, 7620 et suiv.; 3e l., amend., 7643, mis aux voix et rejeté, 7644.
Chemins de fer de l'Etat: offres faites au Gouvt afin d'obtenir droit de parcours sur iceux, (int.) 5953.
Chemin de fer Canadian Northern Ontario: bill (n° 72), en comité, 4549 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7532 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) y relatif, 2e l., 2919; comité, 4584 et suiv.; 3e l., amend. Bennett, 4998, 5001 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: construction de chemins de fer souterrains à Calgary, (int.) 2363.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, (observ. sur mot. L. Lavergne pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2608.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7410 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National: emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. A. Lavergne pour doc.) 2008 et suiv.

Maclean, William F.—*Suite.*

Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4196 et suiv.
Compagnie d'assurance Royale-Victoria, sur la vie, bill (n° 37), en comité et 3e l., 2858.
Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25) y relatif, (observ. sur mot. McIntyre pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2606.
Compagnie de chemin de fer et de navigation Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25), en comité, 2176.
Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company, of Canada", bill (n° 164) pour l'autoriser, en comité, 7518.
Compagnie dite "Northern Trust Company", bill (n° 31), en comité, 4137 et suiv.
Compagnie dite "Owen-Sound Bridge and Terminal Company", bill (n° 66), (observ. sur mot, Campbell pour retrait) 3841 et suiv.
Compagnie dite "Prudential Life Insurance Company", bill (n° 163) pour l'autoriser, en comité, 7517.
Conseil privé: bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852 et suiv.
Documents: (mot. pour doc.) 4016.
Douanes: modification de la loi des, (observ. sur projet de résol. Paterson) 5019; loi, modification, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6974 et suiv.
Electricité: exportation de l'énergie électrique, etc., bill (n° 60), 1ère l., 1342; 2e l. et comité, 2302-2312 et suiv., 2315, 2333, 2337, 2340, 2343 et suiv., 2353 et suiv.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3001 et suiv.
Emprunts du Gouvt: échéance prochaine de certains emprunts, (int.) 6564, 7618.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7657 et suiv., 7709 et suiv.
Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 259 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2981 et suiv.
Grèves et clôture des ateliers (lockouts): bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1ère l., 1071, 1079; en comité, 3385 et suiv., 4119 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7343 et suiv.: (int.) 7515.
Hyman, hon. C. S., démission, télégramme de M. Hyman, (int.) 2816.
Ile du Prince-Edouard: communications télégraphiques avec la terre ferme, (sur observ. Martin) 1345.
Juges: Alberta et Saskatchewan, traitement, (débat sur projet de résol. Aylesworth) 7649 et suiv.
Kermès San-José: ravages, (sur observ. Clements) 2849.
Kingston (Jamaïque), tremblement de terre, (observ.) 1899.
Milice: marquage des effets militaires, bill (n° 85) modifiant le code pénal à ce sujet, 1ère l., 2133 et suiv.
Mines: département, création, bill (n° 139), en comité, 7425 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2860 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2258.
Spiritueux: droits de douane et d'accise, quels sont-ils ? (int.) 1093; falsifications,

Maclean, William F.—*Suite.*

mélanges, application de la loi à ce sujet, (int.) 2172 et suiv., (projet de résol.), débat, 4252 et suiv.

Statuts refondus: bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1572 et suiv.; statuts refondus: bill (n° 148) modifiant annexe "A", en comité, 6954 et suiv.

Subventions aux provinces : augmentation, (observ. sur projet de résolution Laurier) 5017.

Tarif : chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4459 ; article 447, 4558 ; ficelle d'engerbage, 1250 et suiv.; substitution des mots "cour suprême," etc.; aux mots "tout tribunal," amend. Fielding, 1273 ; article 4, 1297 ; article 1er, 1379; riz, 1916; macaroni et vermicelle, 1924; foin et paille, 1925 ; tomates fraîches, 1928 et suiv ; article 85, 1937 ; article 86, tomates et autres légumes, 1939 ; article 87, légumes n.a.p., 1941 ; article 101, 1974 ; article 102, 1975 et suiv.; liqueurs mélangées, 2177 et suiv.; article 306, 2191 et suiv.; article 555 ; laine, 2449 et suiv.; article 590, 2473 ; article 592, 2474 et suiv.

Téléphones : compagnies, pouvoir de les exproprier, (int.) 3281.

Toronto : douane, (sub.) 4158 ; salle d'exercice, magasin et casernes, (sub.) 4162.

Vieillards : caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3500.

Macpherson, Robert George, *ville de Vancouver.*

Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1879 et suiv.

Chemins de fer : transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (rép. à observ. Maclean) 4515.

Chemin de fer central du Yukon, bill (n° 95) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2563 ; 2e l., 2859.

Chemin de fer Transcontinental National : subvention en terres, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2136 et suiv.

Chemin de fer de Vancouver et Coast-Kootenay," bill (n° 67) concernant la compagnie du, 1ère l., 1522 ; 2e l., 1854.

Compagnie d'assurance "Dominion" contre l'incendie, bill (n° 53) y relatif, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2856; amendement du Sénat, 4548.

Compagnie de chemin de fer électrique de la Colombie-Anglaise, bill (n° 52) ratifiant convention entre elle, Lord Strathcona, R. B. Angus, etc., 1ère l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité et 3e l., 2856.

Compagnie de chemin de fer et de navigation de Burrard à Westminster et à la frontière, bill (n° 71) la constituant en corporation, 1ère l., 1850 ; comité et 2e l., 2176 ; comité et 3e ., 3703.

Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2733.

Compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie, bill (n° 131), 2e l., 5420.

Compagnie dite "Prudential Savings Company," bill (n° 80) la constituant en corporation, 1ère l., 1985 ; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3704.

Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 839, 852 et suiv.; bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1359 et suiv.

Macpherson, Robert George—*Suite.*

Cour suprême de la Colombie-Anglaise, poste de juge offert au plus haut enchérisseur, (int.) 744.

Denrées alimentaires : falsification, bill (n° 127), en comité, 6451 et suiv.

Dépenses publiques : (débat sur mot. de blâme Borden) 8074 et suiv.

Fusil Ross : qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3859, 3880.

Or et argent : poinçonnage, bill (n° 137), modifiant la loi y relative, 1ère l., 5420 ; 2e l., 6184 ; comité et 3e l., 7205-7206.

Pêche: permission aux pêcheurs américains de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1779 et suiv., 1839.

Pêcheries : protection, croiseur à cette fin, (sub.) : 6181 et suiv.

Toronto : casernes, (sub.) 4165.

Vancouver : édifice public, bureau de poste, (sub.) 4174.

McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*

Assurances : rapport de la commission des, allégations contre certains députés, etc., proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5656 et suiv.

Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 18) modifiant loi de 1898, 1ère l., 680 ; 2e l., 4992, renvoi à comité spécial, 4992.

Bills d'intérêt privé : pétitions, (débat sur mot. Calvert pour lecture et réception) 1982 et suiv.; peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues ? (int.) 2041 et suiv.; (mot. pour renvoi au comité des ordres permanents) 2133.

Canal de la Trent : partie située entre lacs Rice et Ontario, plans, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1994 ; choix d'une route du lac Simcoe à la baie Georgienne, rapport, (int.) 4993.

Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant loi relative à leurs certificats, 2e l., 618 et suiv.

Chemins de fer : vente des billets, bill (n° 7) modifiant loi de 1903, 2e l., 1021 et suiv.

Chemin de fer de Québec, Montréal et Sud, bill (n° 122) concernant la compagnie du, 1re l., 4992 ; 2e l., 5134.

Chemin de fer du sud de Collingwood : bill (n° 150) afin d'autoriser la compagnie du, 1re l., 6181 ; 2e l., 6390 ; comité et 3e l., 6772.

Compagnie des chantiers maritimes de Collingwood, (observ. sur mot. Geoffrion demandant que le comité des comptes publics puisse siéger pendant séances de la Chambre) 3842.

Explication sur un fait personnel : juge puisné de la cour de comté de Simcoe, article du "Northern Advance", 4509.

Green, Philip D., et al., bill (n° 155) concernant brevets à eux accordés, 1re l., 6318 ; 2e l., 6772 ; comité et 3e l., 7401.

Provinces maritimes : représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2273, (mot. pour ajournement du débat) 2274, mise aux voix et adoptée, 2274-2275.

Tarif : article 10, 1308.

McCarthy, Maitland Stewart, *Calgary.*

Arpentages : bill (n° 59), en comité, 3577.

Blairmore : village, emplacement, (débat sur observ. et mot. Lake) 6746.

McCarthy, Maitland S.—*Suite.*

Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1876.
Chemins de fer : octrois en terres, (mot. pour doc.) 2668.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (observ.), débat, 2572 et suiv., 2609, 2724 et suiv., motion, 2579, mise aux voix et rejetée, 2812-2813-2814.
Compagnie dite " North Western Trusts and Loan Company ", bill (n° 31) la constituant en corporation, 1re l., 832 ; 2e l., 1081 ; comité, 4137.
Cour Suprême de la Colombie-Anglaise, nomination de M. le juge Clements, (int.) 1093.
Gendarmerie à cheval : (sub.) 8056 et suiv.
Grèves et lockouts : bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3413 et suiv., 3932, 3943 et suiv., 4121 et suiv.; grèves des houilleurs de l'ouest, (observ.) 7098.
Guerre sud-africaine : concessions de terres aux vétérans, (int.) 7516.
Irrigation des provinces de l'Ouest : études à ce sujet, (int.) 4596.
Laine : importation, droits et remise de droits depuis 1897, (int.) 1163.
Pâturage : baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3640 et suiv.
Tarif : discussion en comité, article 555 ; laine, 2445 et suiv.
Terres boisées dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise : vendues ou louées, (mot. pour doc.) 1188.
Terres fédérales : non encore cédées au Nord-Ouest, sect. 14, t. 24, r. 1, ouest 2e mérid.? (int.) 1866 ; terres à pâturage, demandes d'affermage, (mot. pour doc.) 2040; bill (n° 21), modification et refonte des lois relatives aux terres fédérales, 2e l., 4829 et suiv., 4853 et suiv., 5056.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*

Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72), en comité, 4550.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité, 2531 et suiv.; comité et 3e l., 3221 ; amend. du Sénat, 4552.
Petewawa : camp militaire, terrain à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7852 et suiv., 7870, 7874 et suiv.
Transports : rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4244 et suiv.

McCraney, George Ewan, *Saskatchewan.*

Chemin de fer de la baie d'Hudson : construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3685 et suiv.
Compagnie de chemin de fer et de bateau dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25), 2e l., 1081 ; comité, 3272 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du chemin de fer de la baie d'Hudson, bill (n° 11) la constituant en corporation, 1re l., 534 ; 2e l., 782 ; comité et 3e l., 2531.
Grèves : grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7373.

McCraney, George Ewan—*Suite.*

Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup) 4365 et suiv.
Métis : scrip à eux émis en 1906, leur en sera-t-il émis en 1907 ? (int.) 4600.
Prince-Albert: receveur de la poste, (int.) 1605.
Regina: receveur de la poste, (int.) 1604.
Terres fédérales: bill (n° 21) pour modifier et refondre la loi y relative, en comité, 4942 et suiv., 4971 et suiv., 5071 et suiv.
Transports: engorgement des transports au Nord-Ouest, (int.) 6706.

McIntyre, Gilbert H., *Perth-sud.*

Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 671; bill (n° 4), idem, 2e l., 991 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7555 et suiv.
Chemin de fer de Sainte-Marie à l'ouest d'Ontario, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2531.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7405 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2498 et suiv.; en comité, 2542 et suiv.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3768 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2683 et suiv.
Tarif: article 55, 1413.

McIntyre, W., *Strathcona.*

Chemin de fer d'Athabaska, bill (n° 45) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2531; (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2606.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 103) concernant la compagnie du, 1ère l., 4177; 2e l., 4289; comité et 3e l., 4551.
Chemin de fer candien du Nord de Québec, bill (n° 154), (mot. pour discussion en comité, 8135.
Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25) y relatif, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité, 2176; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux, 2606; comité, 3272; 3e l., 3281.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2634.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple et amend. Knowles) 810.
Immigration: politique du Gouvt au sujet de l'immigration, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6372 et suiv.
Postes: service de factage à Calgary et à Edmonton, (int.) 636.
Tarif: graine de lin, 1396.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 4969 et suiv., 5031 et suiv.

McKenzie, Peter H., *Bruce-sud.*
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2503 et suiv.; transport en entrepôts frigorifiques, (débat sur mot. Smith) 5323 et suiv.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6943.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6073.
Tarif: article 10, 1326; article 55, 1414.

McLean, Angus A., *Queen, I.P.-E.*
Bills d'intérêt privé: combien présentés? application de la règle n° 88, (int.) 743.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6088.
Canaux: recettes et dépenses, (int.) 587.
Chemin de fer Transcontinental National: rails d'acier de 80 livres, fourniture, soumissions, (int.) 7198.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1668 et suiv.
Dragage: dans les Provinces maritimes en général, (sub.) 7192; à Victoria-Harbour et à Crapaud, I.P.-E., coût, etc., (int.) 3075.
Dragueur "W. S. Fielding": creusage à Pictou, (int.) 1663, 1854.
Employés publics: à Ottawa, salaires, (int.) 2208, 2362, 2720, (mot. pour doc.) 2931; employés publics, pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3039 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20) 2e l., 2509.
Flore du Canada: publication d'un ouvrage à ce sujet, (int.) 3263.
Forage, (sub.): pour trouver gaz, houille ou pétrole, 3259 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans canadiens qui y ont pris part, (int.) 7754.
Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, pont de Hillsborough, coût, (int.) 635; subventions aux provinces, réclamation de l'I. P.-E., à ce sujet (int.) 1856; service télégraphique, interruption, (int.) 1865; communications avec la terre ferme, en hiver (débat sur mot. Martin pour doc.) 3334 et suiv.; communications entre l'île et la terre ferme, sont-elles rétablies? (int.) 3662; pêcheries, négociations avec les autorités fédérales à ce sujet, (int.) 4010; réclamation du gouvernement de l'île contre les autorités fédérales: foin, service de steamers, (int.) 5008; communications en hiver, (int.) 5086, 5097 et suiv., (débat); chemin de fer, (sub.): embranchement de Murray-Harbour, achat de terrain, (sub.) 7736 et suiv.
Intercolonial: coussinets, paiements à la Cie Servis, (int.) 2926.
Lakeville: bureau de poste, emplacement: receveur de la poste, etc., (int.) 7452.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5942.
Ostréiculture, (sub.): 6084 et suiv.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3718 et suiv.; édifices du Parlement, agrandissement, 3722 et suiv.; nouveaux édifices publics, 4086 et suiv., 4089 et suiv.; commission d'embellissement, séances, (int.) 7095.
Pêcheries, (sub.): protection, 6080 et suiv., 6140 et suiv.
Point-Prim: quai, construction, (int.) 5180.
Poisson: école de salaison, (sub.); 6099 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2902 et suiv.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2261.

McLean, Angus A.—*Suite.*
Rustico: remorqueur employé dans le port, (int.) 591.
Southport: receveur de la poste, (int.) 7453.
Steamers, (sub.): service entre le Canada et le Mexique, 7318 et suiv.
Steamers et dragueurs: état relatif à leurs noms, domiciles, départ, etc., (mot. pour doc.) 287.
Subventions aux provinces: correspondance à ce sujet depuis 1901, (mot. pour doc.) 2668, 5244; augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5553 et suiv.; subventions aux provinces: augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adopt.) 7933 et suiv., 7991 et suiv.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6050.
Wallace: carrières, amélioration du chemin de fer qui y conduit, (int.) 2667, (mot. pour doc.) 2930.

McLennan, Angus, *Inverness.*
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6094.
Grand-Etang: chenal, (sub.) 6215 et suiv.
Intercolonial: nouvelle station à Port-Hawkesbury-Junction, circulation entre cet endroit et Point-Tupper, (mot. pour doc.) 3484.
Mabou: port, travaux, (sub.) 6228.
Marble-Mountain: quai, (sub.) 6228.
Pisciculture: établissements, (sub.): 6078.
Port-Hastings: quai, (sub.) 6238.
Postes, (sub.): administration, 2890 et suiv.; service postal, 3254 et suiv.; service postal au Yukon, 3259.

Marcil, Charles (Orateur-suppléant), *Bonaventure.*
Anse-à-l'Ilot: jetée de débarquement, (sub.), (observ.) 6264, 6267, 6271.
Assurances: rapport de la commission, débat sur observ. Foster, (déc.) 6561, 6587 et suiv., 6644 et suiv.; enquête et rapport, traduction et impression en français, (observ. sur mot. Parmelee pour adop. du 3e rapport du comité des impressions) 7197.
Chemins à barrières de Montréal, commission des: dettes, recettes et dépenses, (décision sur mot. Monk pour doc.) 529.
Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5131 et suiv.; amendments du Sénat, (déc.) 6818.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7517.
Chemin de fer Transcontinental-National, (déc. sur mot. Crocket pour doc.) 3237.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) (déc.) 6021.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, (déc.) 2068.
Culloden: brise-lames, (sub.) déc., 6203 et suiv.
Elections: élection contestée, pétition renvoyée, (division Saint-Antoine, Montréal) 1520.
Electricité: bill (n° 60) exportation d'énergie électrique et de certains liquides et gaz, comité, (déc.) 2302.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), (déc.) 2505, 2528; mot. Smith (déc.) 5280.
Hyman, hon. C. S., démission, télégramme de M. Hyman, (lec.) 2816.

Marcil, Charles—*Suite.*
Immigration: agents et employés, (sub.), déc., 6945.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, déc., 8070.
Message de Son Excellence: sanction royale par l'h. juge Girouard, (lec.) 2831.
Port-Arthur: dragage, (déc. sur observ. Conmee) 8122.
Statuts refondus: bill (n° 19) concernant la publication de la version française, en comité, (observ.) 1592.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) déc., 7936.
Tarif: article 17, fromage, graine de lin, etc., (déc.) 1396-1399.

Marshall, David, *Elgin-ouest.*
Ardoise: carrières au Canada, importation d'ardoise, (int.) 1089.
Annapolis: quai de la reine, (sub.) 6195.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 839 et suiv.; bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1352 et suiv, 1362; comité, 1688 et suiv, 2075, 2084.
Dimanche: loi concernant l'observance du dimanche, prohibe-t-elle la distribution des publications américaines pour les écoles du dimanche? (int.) 5181.
Douanes: loi, modification, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6973.
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2526.
Fer, acier et plomb: primes, combien payé à ce titre? (int.) 3074, (mot. pour doc.) 4185.
Gaz et électricité: inspection, (sub.) 6814.
Immigration :agents et employés, (sub.) 6933.
Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6966 et suiv.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding à cette fin) 7282.
Port-Bruce: travaux, (mot. pour doc) 508.
Port-Bruce, Port-Burwell, Port-Stanley: travaux, (mot. pour doc.) 508, 3383, (int.) 4816.
Port-Burwell: travaux, (mot. pour doc.) 508, (sub.) 7156 et suiv.
Port-Stanley: travaux, (mot. pour doc.) 508; (sub.) 7172.
Postes: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7222 et suiv.
Tarif: article 48, 1411; article 86, tomates et autres légumes, 1939; article 87, légumes n.a.p., 1942 et suiv.; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1944; article 102, 1978; articles 307 et 309, quand seront-ils mis à l'étude? (int.) 2492.
Yukon : administration, traitements et dépenses, (sub.) 6440 et suiv.; allocations de subsistance aux juges, (sub.) 9197.

Martin, Alexander, *Queen, I.P.-E.*
Agriculture : ministère, changements, (int.) 1440.
Amherst, N.-E.: exposition d'hiver, contribution, (int.) 1441.
Baril-étalon : adoption d'une loi à ce sujet, (int.) 1438.
Belle-Rivière, I. P.-E., jetée, (int.) 501.
Bétail : bétail tuberculeux de la Nouvelle-Ecosse, traitement, (int.) 1439.
Cartes-postales et timbres-poste, faits de mauvais papier, (int.) 592.

Martin, Alexander—*Suite.*
Charlottetown : champ de tir, (int.) 503 ; exposition, contribution, (int.) 1442 ; service de factage, établissement, (int.) 3538.
Compagnie du pont de Québec, bill (n° 169) pour autoriser prêt à elle, 2e l., 8174 et suiv.
Conserves alimentaires : inspection, bill (n° 33), en comité, 1672 et suiv., 2101 et suiv.
Creek Gibson : travaux, (int.) 2659.
Dépêches : transport entre la gare et le bateau traversier, à Cap-Tourmentin, (int.) 593 ; transport par le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, marché à ce sujet, (int.) 1437.
Dragueur "Montague": équipage, dépenses, etc., (int.) 3289.
Employés publics : pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (observ. sur projet de résol. Emmerson) 1527 et suiv.; bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3036 et suiv.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 691 et suiv.; bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2515-2520.
Ile Panmure : quai, construction, (int.) 1608.
Ile du Prince-Edouard : chemin de fer, expropriation de terrains, paiements, (int.) 486 ; communications avec terre ferme pendant l'hiver, mesures à ce sujet, (int.) 741; tarifs de transport des marchandises par l'Intercolonial, (int.) 742 ; vaisseaux naufragés, (débat sur motion Lefurgey pour doc.) 945 et suiv.; transport des dépêches par bateaux d'hiver, à qui adjugé ? (int.) 980 ; communications avec la terre ferme, (observ.) 1115 et suiv.; communications télégraphiques avec la terre ferme (observ.) 1344 ; wagons électriques sur le chemin de fer de l'I. P.-E., (int.) 1431 ; importation de fruits, (int.) 1439 ; établissement de stations agronomiques dans l'Ile du Prince-Edouard, (int.) 1440 ; communications d'hiver, (int.) 1987 ; communications télégraphiques, (observ. sur int. Hughes) 2052 ; navigation d'hiver, service des steamers, (int.) 3287 ; communications avec la terre ferme en hiver, (mot. pour doc.) débat 3290 et suiv.; situation des steamers faisant le service entre l'île et la terre ferme, (int.) 4995 ; embranchement de Murray-Harbour, achat de terrain, (sub.) 7735 et suiv ; chemin de fer, paiements à M. Kitchen, entrepreneur, (int.) 8211.
Immigration : encouragement à l'immigration dans les provinces maritimes, (int.) 741.
Murray-River : quai, construction, (int.) 981.
Pinette, port, dragage, (int.) 239.
Pisquid-est : receveur de la poste, destitution, (int.) 928.
Port-Daniel : jetée, (mot. pour doc.) 753.
Postes, (sub.) administration, 2863, 2907 et suiv.
Praught, Ed., réclamation pour blessures reçues ? (int.) 4599.
Provinces maritimes : représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2227 et suiv.
Québec, (province) : ports et rivières, (sub.) 8215.
Rustico-nord ; brise-lames, (int.) 492.
Sauvetage : stations dans l'Ile du Prince-Edouard, (int.) 239.
Steamers "Stanley" et "Minto", retirés de la route de Charlottetown-Pictou, raisons, (int.) 2367.

Martin, Alexander—*Suite.*
Subventions aux provinces : augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5510 et suiv., amendements, 5525, 5548, rejetés, 5525, 5548 ; adresse à Sa Majesté ; (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7983 et suiv.
Tarif : discussion, article 227, 2184.

Martin, Mederic, *Sainte-Marie, Montréal.*
Assurance: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6586 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8065 et suiv.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding); comment se font les élections à Montréal? 7277.

Martin, Thomas, *Wellington-nord.*
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4197 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2910 et suiv.
Tarif: article 4, 1299; article 10, 1332; article 55, 1415; article 56, 1422; article 292, 2190; article 307, 2194.

Meigs, Daniel Bishop, *Missisquoi.*
Campbell, Narcisse: obtention d'un passage, à l'usage de sa terre, (int.) 585.

Michaud, Pius, *Victoria, N.-B.*
Rivière Allegash: détournement de ses eaux, (int.) 6820.

Miller, Henry Horton, *Grey-sud.*
Alcool dénaturé: loi permettant fabrication, (mot.), débat, 2018 et suiv.
Assurances: rapport de la commission des, allégations contre certains députés, proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5662 et suiv.
Budget: exposé budgétaire, (débat) 440 et suiv.
Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Fire Insurance Company of Canada", bill (n° 81 la constituant en corporation, en comité, 4549.
Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company", bill (n° 29), la constituant en corporation, amendements du Sénat, 4551.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5969 et suiv.
Compagnie dite "Traders' Fire Insurance Company" ,bill (n° 110) y relatif, en comité, 5447.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2069 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3951, 3959.
Hyman, hon. C. S., démission, (débat sur int. Borden) 3214.
Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3715 et suiv.
Postes, (sub.): administration, 2899 et suiv.
Sénat: nomination de nouveaux sénateurs, (débat sur observ. Crocket) 1718 et suiv.
Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1236 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1253; article 4, 1300; article 10, 1312; articles 157 et 158, 2109; article 281, (brique réfractaire) 4326; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4461.

Miller, Henry Horton—*Suite.*
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 5056.
Toller, Fred.: augmentation d'appointements, (sub.) 7906.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier.*
Anse à l'Ilot: jetée de débarquement (sub.) 6262.
Baie des Sept-Iles: quai, coût, (int.) 4595.
Bassins de radoub, etc., abandonnés à Halifax et à Esquimault, par autorités impériales, dépenses, etc., (mot. pour doc.) 508, (int.) 925, 1093.
Bic: quai à la pointe à Côté, (sub.) 6274 et suiv.
Brandon: salle d'exercice, (sub.) 4166
Canal de Beauharnois : force hydraulique, aliénation, (int.) 1437, 1523.
Casernes : pour les troupes permanentes, (sub.) 4140.
Chemins à barrières de Montréal. commission des: dettes, recettes et dépenses. (mot. pour doc.) 521 et suiv.
Chemin de fer Québec-Oriental: bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5132.
Chemin de fer Transcontinental-National : tracé entre Québec et Edmundston, N.-B., (mot. pour doc.) 249.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résolution Blain) 4198; proposition d'amendement, 4215 et suiv.
Compagnie dite "North Atalntic Trading Company", correspondance avec elle, paiements à elle faits, (mot. pour doc.) 1106; (avis de mot. pour faire comparaître à la barre de la Chambre le témoin Beddoe) 5671, (mot. à cette fin), débat, 5955 et suiv., rejetée, 6031.
Conférence coloniale: quand? Le Canada y sera-t-il représenté? etc., (int.) 922; le Gouvt y proposera-t-il un tarif de préférence interimpérial? (int.) 924; le Gouvt y renouvellera-t-il l'offre faite au Gouvt impérial en 1902, au sujet du traitement de faveur? etc., (int.) 924-925; conférence coloniale: programme, (int.) 2720, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 3096.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 848 et suiv., bill (n° 33) à cette fin, en comité, 2063 et suiv.
Dragueur "Galveston": achat, (int.) 594.
Edifices publics, (sub.) 4150; salaires des surveillants, aides, etc., (sub.) 4175.
Edmonton: pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168.
Exportations: exportation d'articles en cuir, du Canada au Royaume-Uni, (int.) 1084.
Fernie: édifice public, (sub.) 4173.
Fleuve Saint-Laurent : chenal, élargissement au Cap Saint-Charles, (int.) 593; travaux au Cap-à-la-Roche, (int.) 595.
Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (mot. pour doc.) 251.
Gervais, Alphonse: emploi, (int.) 5242.
Grands-Méchins : brise-lames, (sub.) 6287 et suiv.
Granger, Magloire, notaire: emploi, (int.) 5451.
Grève de Lethbridge: entrevue du sous-ministre du Travail avec M. Mitchell, (int.) 505.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 2e l.,

Monk, Frederick D.—*Suite.*

3158 et suiv.; en comité, 3393 et suiv., 3984 et suiv., 4120 et suiv.
Grosse-Ile: quarantaine, (sub.) 4138 et suiv.
Herbes marines: récolte à l'Ile Verte, (int.) 5826.
Ile d'Alma : enlèvement de pierres, (sub.) 6294.
Immigrants : dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139.
Immigration : politique du Gouvt à ce sujet, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6398 et suiv.
Importations: importation de tissus anglais, augmentation, de 1897 à 1905, (int.) 1082; importation de verrerie de la Grande-Bretagne, augmentation, de 1898 à 1905, (int.) 1084.
Lachute: édifice public, (sub.) 4140.
Lamontagne, Cie : paiements à elle faits, (int.) 3748.
Lavaltrie: quai, (sub.) 6293.
Le "Soleil", compagnie de publication, paiements à elle faits, (int.) 3748.
Lévis: édifice public, (sub.) 4140.
Medicine-Hat: édifice public, (sub.) 4171.
Montréal: présidence de la commission du port, (int.) 242; annexe à l'hôtel des Postes, achat d'un emplacemnt, (int.) 2301.
Nicolet: élection de M. Devlin, appels aux préjugés et au fanatisme, (observ.), débat, 1586 et suiv.
Ottawa: édifices publics, aménagement, (sub.) 4155; nouveaux édifices publics, (sub.) 4079 et suiv.
Pilotes: les pilotes de Montréal ont-il été invités à prendre part à l'excursion du 7 novembre 1906, à bord du "Lady Grey"? (int.) 4012; pilotes faisant le service entre Québec et Montréal: nombre, limite d'âge, réduction de leur nombre, (int.) 4599.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf): quai, (sub.) 6297.
Postes: appointements des receveurs de la poste, augmentation, (int.) 5952.
Quais de l'Etat dans Lotbinière et Portneuf, (sub.) 6294.
Québec: hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4142; édifices militaires, (sub.) 4142 et suiv.; Québec-est, édifice public, (sub.) 4143.
Regina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172.
Revenu de l'Intérieur: sous-percepteurs, combien? Leurs noms? etc., (int.) 978.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriations, (int.) 4091.
Rivière Saint-Maurice: dragage, (sub.) 6307 et suiv.
Saint-Jean, P.Q.; écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4173.
Sociétés industrielles et coopératives, bill (n° 2) y relatif, 1ère l., 92: 2e l., 603; (mot. pour comité spécial) 977; (observ.) 7513.
Sorel: quai, (sub.) 6316.
Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4271 et suiv.
Statuts refondus: bill (n° 19) concernant publication de la version française, en comité, 1574 et suiv., 1586 et suiv.
Tabac: impôt, la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session? (int.) 6323 et suiv.

Monk, Frederick D.—*Suite.*

Tarif : tarif intermédiaire, participation des pays étrangers à ses avantages, (int.)507 ; modifications au tarif, délégations à ce sujet, (int.) 922 ; tarif, discussion en comité, 5e résol., parag. (b), 910 et suiv.
Toronto: douane, (sub.) 4161; casernes, (sub.) 4164 ; hôtel des postes, succursale "F", (sub.) 4166.
Traitement de la nation la plus favorisée, acquis et perdu par le Canada auprès des pays étrangers, etc., (int.) 1161.
Trois-Rivières : salle d'exercices militaires, (sub.) 4146.
Vancouver: bureau de poste, (sub.) 4174.
Wood, H. W.,: percepteur de douane à Saint-Jean, N.-B., (int.) 3753.
Yukon: concessions minières à MM. Guggenheimer, de New-York, (int.) 923.

Morin, Jean-Baptiste, *Dorchester.*

Chemin de fer Transconinental-National, entre Québec et Moncton, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 280 et suiv.; tracé entre pont de Québec et frontière du Maine, (mot. pour doc.) 2040; tracé entre pont de Québec et lac Pohonegamook, (int.) 4013.
Grande-Rivière-de-Beaupré: quai, (sub.) 6280.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7365.
Intercolonial: embranchement Drummond, dépenses, (int.) 5243; incendie des ateliers de Moncton, montant des pertes, (observ.) 5367: renforcement des ponts, (sub.) 7735.
Lac Mégantic: jetée, (sub.) 8051 et suiv.
Ottawa : nouveaux édifices publics, (sub.) 4083-4096 et suiv.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1537 et suiv.; bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3041 et suiv.
Postes : augmentation d'appointements de ceux qui transportent des dépêches, à la campagne, (observ.) 6808.
Propriétés, rue Sussex et avenue Mackenzie, acquisition par le Gouvernement, (int.) 244, (mot. pour doc.) 508.
Québec: compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt.) 7437 et suiv.; bill (n° 169) à cette fin, 2e l., 8175.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriations, (int.) 4083.
Rivière Saint-Maurice: dragage, (sub.) 6309.
Saint-François, (île d'Orléans): approche du caisson isolé, (sub.) 6313.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*

Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2411 et suiv.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial, bill (n° 158), en comité, 7529 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc : prolongement Madoc-Eldorado, (int.) 635, 982, 1101, 1169.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2800 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company" : enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6009 et suiv.
Documents : dépôt des documents, retard, (observ.) 2851.
Ecoles d'instruction militaire, (int.) 492.

Northrup, William Barton—*Suite.*

Fusil Ross : qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3883, 3892 et suiv.; combien payé jusqu'à ce jour au sujet du fusil Ross ? (int.) 4352, 5182.
Houille : transport à Montréal, (int.) 1436.
Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (observ.), débat, 4358 et suiv., 4398 et suiv.
Lac Mégantic: jetée, (sub.) 8053.
Médailles : commission des, objet, etc., (int.) 6818; depuis quand le lieut.-col. H. Smith a-t-il cessé de retirer paie comme membre de la commission ? etc., (int.) 7451.
Subventions aux provinces : augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot Fielding pour adop.) 7924 et suiv.
Tarif, discussion en comité ; article 219a, 4321
Yacht "Maisonneuve" ; usage, (int.) 3750

Oliver, hon. Frank, *Edmonton.*

Affaires indiennes: (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 2494.
Agences : en Grande-Bretagne et en Irlande, nombre d'agents, frais des agences, (rép. à int. Wilson) 1166.
Armée du Salut : envoi d'immigrants au Canada, circulaires à cette fin, (rép. à int R. Smith) 4598.
Arpentages : arpentage des terres publiques du Dominion et arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, bill (n° 59), 1re l., 1339; 2e l., 3189-3191 ; comité, 3191 et suiv., 3576 ; 3e l., 3578 ; arpentages, (sub.) 7459 ; bill (n° 172) concernant l'arpentage des terres publiques du Dominion et les arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, 1re et 2e l., 7512-7513 ; comité, 7646, 7756 ; 3e l., 7756-7757.
Assiniboïa : registre "A" de cette colonie, le Gouvt va-t-il se le faire remettre, ainsi que d'autres archives, concernant succession Lord Selkirk, etc.? (rép. à int. Broder) 7753. (Voir aussi Lord Selkirk, lettre "L").
Baie Georgienne : petite île Beausoleil, vente à S. D. Pratt, (rép. à int. Bennett) 2924, 3079 ; île Baxter, vente, (rép. à int.) Bennett) 2924 ; île Bone, vente, (int. Bennett) 3078.
Banff : chemins, ponts, sources thermales, etc., (sub.) 7476 ; réserve de Hot-Springs, idem, (sub.) 7482.
Blairmore : village, emplacement, (rép. à int. Herron) 4252, 4764 ; débat sur observ. et mot. Lake) 6746 et suiv., 6787 et suiv.
Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur motion Herron pour doc.) 1876; permis de coupe accordés en vertu de l'article 17 du règlement de 1897, (rép. à int. Burrows 7200.
Boston, Robt.: nommé inspecteur d'immigration, (rép. à int. Elson) 2211.
Canada : délimitation de ses frontières, (sub.) 7474.
Canada et Colombie-Anglaise : convention concernant la limite ouest de la zone du chemin de fer canadien du Pacifique, bill (n° 102) la ratifiant, 1re l., 4105 ; 2e l., comité et 3e l., 4805.
Canadiens : agents aux Etats-Unis pour rapatriment des, (rép. à int. Paquet) 1095.
Cartes du Canada et des territoires du Nord-Ouest ; gravure, etc., (sub.) 7478.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

Chemin de fer canadien du Nord : terrains à lui ou par lui réservés, (rép. à int. Roche) 6186
Chemin de fer canadien du Pacifique : choix de 50,000 acres de terrains houillers, (rép. à int. Lake) 4010.
Chemin de fer Transcontinental National : affectation de certaines terres indiennes aux usages des têtes de ligne, (rép. à mot. Borden pour doc.) 1750 ; concession de terres faites à la compagnie dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Borden) 1849 ; subvention en terres, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2135 et suiv ; droit aux terrains houillers avoisinant sa ligne, (rép. à int. Smith) 6443.
Clôture en fil métallique le long de la frontière internationale, (rép. à int. Clements) 241.
Colons: conditions de l'établissement, inaccomplissement, (rép. à int. Borden) 245 ; colons allant au Nord-Ouest ; prix de passage plus élevé pour ceux de Québec que pour ceux qui viennent de l'étranger, (rép. à int. A. Lavergne) 3285.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, etc., (débat sur observ. M. S. McCarthy) 2579 et suiv., 2763 et suiv.
Compagnie d'irrigation Robins : projet, travaux, achat de terres, (rép. à int. Ames) 1098, 1176-1177-1178; demandes de terrains, (rép. à int. Ames) 499 ; nature du sol, eau, etc., rapport par M. Stewart, (rép. à int. Ames) 2211.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company," correspondance, paiements à elle faits, (rép. à mot. Monk pour doc.) 1108 et suiv.; combien d'Européens ont pris des inscriptions de homesteads d'après leur contrat avec cette compagnie ? etc.; moyens de propagande? etc., (rép. à int. Ross) 1186-1187 ; comptes non arrêtés, indemnités, (rép. à int. Foster) 1990 ; examen des livres et des comptes, (rép. à int. A. K. McLean) 4011 ; (débat sur mot. Monk demandant qu'on fasse comparaître à la barre de la Chambre le témoin Beddoe) 5960 et suiv.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan : imposition de ses terres, (rép. à int. Lake) 3479.
Cour d'échiquier : le Roi vs Lyon, McKenzie et al, dépôt du dossier, dans cette cause, 4992.
Documents : dépôt, retard, (rép. à observ. Foster) 3094.
Emplois : emplois de certaines personnes, (rép. à int. Staples) 3081.
Etudes techniques : installations du personnel, agrandissement, (sub.) 6429.
Fort-Saskatchewan : clôturage d'un parc, marché avec M. Lees, (rép. à int. Roche) 735.
Grèves : grèves des houilleurs de l'Ouest, (débat sur observ. Bole) 7355 et suiv.
Hepburn, W. H., emploi, (rép. à int. Herron) 1607, 2367.
Hindous : arrivée et importation au Canada, (rép. à int. Smith) 243.
Homesteads : concession, exécution des conditions, (rép. à int. Walsh) 1985 ; homestead ¼ s.e. section 16, township 28, rang 1, ouest 3e m., inscription : par qui, et quand faite ? etc., (rép. à int. Lake) 2208 ; homesteads ¼ sud-est, sud-ouest et nord-

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

ouest, section 23, township 21, rang 8, ouest 2e m., (rép. à int. Lake) 2209; inscriptions combien d'agents en Allemagne ? etc., (rép. à int. Armstrong) 2048 ; immigration dans les Cantons de l'Est, du 1er juin 1896 au 1er janvier 1906, (rép. à int. Worthington) 2664 ; immigration européenne, prime aux agents, article du "Star," (rép. à int. A. Lavergne) 4665, nouveau contrat, etc., (rép. à int. Bourassa pour doc.) 4764 ; emploi de certains agents, (rép. à int. Taylor) 5826; bill (n° 143) pour modifier la loi relative à l'immigration, 1ère l., 5672; 2e l. et comité, 5888; 3e l., 5892; politique du Gouvernement au sujet de l'immigration, abolition de primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6340 et suiv.; inscriptions de certains homesteads, à qui accordées? exécution des obligations, etc., (rép. à int. Boyce) 5006.

Houille : concessions de gisements au Nord-Ouest, (rép. à int. J. D. Reid) 504 ; concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron) 776 et suiv.

Iles Kaien: titres, (rép. à mot. Borden pour doc.) 4105.

Ile Sainte-Anne : qui l'a louée ? (rép. à int. Clements) 6193.

Iles Saint-Pierre et Miquelon : immigrants venant de là, moyens à prendre pour les retenir au Canada, (rép. à int. Léonard) 5009.

Immigrants : combien arrivés en 1905, (rép. à int. Christie) 591, depuis 1904, (rép. à int. Lake) 1090 ; sur quel nombre a-t-on payé primes aux agents ? (rép. à int. Wilson) 1162 ; combien arrivés depuis le 31 mars 1901 jusqu'au 30 juin 1903 ? (rép. à int. Lake) 1431 ; établissement d'immigrants dans l'Ontario, article du "News", de Toronto, (rép. à int. Macdonell) 4818 ; agents nommés pour trouver de l'emploi aux immigrants, (rép. à int. Barr) 5015 ; immigrants refusés, rapatriement, (sub.) 7481.

Immigration : circulaires adressées aux agents, (rép. à int. Lefurgey) 495 ; agents employés dans l'Ontario, (rép. à int. Christie) 738 ; suspension d'agents, (rép. à int. Foster) 739 ; immigration dans les provinces maritimes, encouragement, (rép. à int. Martin) 741 ; immigration française, le Gouvernement se propose-t-il de la favoriser davantage, (rép. à int. Lavergne) 1181 ; agents pour les Cantons de l'Est, nomination, (rép. à int. Worthington) 1181, 1444 ; propagande en faveur de l'immigration française, agents, etc., (rép. à int. A. Lavergne) 1605 ; agents en Belgique, combien? (rép. à int. Paquet) 1861 ; agents et employés, (sub.) 6891 et suiv ; frais généraux, (sub.) 7480.

Indiens: instruction, livres, instituteurs, (rép. à int. Armstrong) 2667 ; terres vendues depuis 1896, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 510, (rép. à int. Armstrong) 2927; achat de bestiaux pour eux, (rép. à int. Herron) 1171; terres non encore vendues, superficie, (rép. à int. Armstrong) 3076; vente de terres dans l'Algoma, (rép. à int. Boyce) 3482; Indiens, (sub.): Indiens d'Ontario et de Québec, services médicaux, secours, 7483; Indiens des mêmes provinces, 7490; frais judiciaires, 7495; fonds crédités

Oliver, hon. Frank—*Suite.*

aux Mississaguas, comté de Peel, 7496; inspection et estimation des bois de service, 7498; Indiens du Nouveau-Brunswick, secours, 7495; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et internats, 7495; achat de terres pour Indiens de Babine, 7497, enquête de Babine, frais, 7489; Indiens de la Nouvelle-Ecosse, surveillance, 7497.

Intérieur: rapport, dépôt, (rép. à int. Wilson) 180, 680; (rép. à int. Borden) 1026; (dépôt) 1158; employés du ministère, occupation et appointements, (rép. à int. Lake) 1860. Ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4379 et suiv.

Irrigation: cession de demandes, (rép. à int. ...mes) 1862 ; irrigation des provinces de l'Ouest; études à ce sujet, (rép. à int. McCarthy) 4596.

Just, C. F., suspension, (rép. à int. Foster) 237, 507; traitement, (sub.) 6428.

Litiges: frais, (sub.) 7478.

Malley, John : emploi, (rép. à int. Staples) 3481.

Manitoba : terres marécageuses, louage, transport à la province, (débat sur observ. Staples) 1906 et suiv.

Métis: scrip à eux émis en 1906, leur en sera-t-il émis en 1907? (rép. à int. McCraney) 4600.

Mines: baux hydrauliques annulés, (rép. à mot. Roche pour doc.) 1105.

Montagne du Dauphin, (Riding Mountain) réserve forestière, concession, (rép. à int. Roche) 231.

McGillicuddy, Dan., emploi à Calgary, (rép. à int. Hughes) 6434.

Observatoire astronomique fédéral, (sub.) 7473-7474.

Ouvriers: importés en vertu d'un contrat, article du "Citizen", d'Ottawa, (rép. à int. R. Smith) 920.

Parc Yoho: chemins, etc., (sub.) 7477.

Patrick, J. A. M., emploi, (rép. à int. Barr) 590, 596.

Pâturage: baux, concession, (rép. à int. Ames) 502; baux en vigueur en juin 1906, (rép. à int. Ames) 1099; baux, loyer supplémentaire à défaut de paiement du loyer, (rép. à int. Ames) 1606; bail à J. R. Craig, (rép. à int. Ames) 1862; baux, concession à des favoris du Gouvt, (débat sur observ. Herron) 3634 et suiv.; permis de pâturage ou permis de couper du foin dans district de Prince-Albert, à qui accordés, et pour combien de temps? (rép. à int. Bourassa) 7754; (2e rép.) 7917.

Preston, W. T. R., encore à l'emploi de l'Etat, (rép. à int. Foster) 237; propagande en faveur de l'immigration en Afrique australe, au détriment de l'immigration au Canada, (rép. à int. Lennox) 3079; article publié dans le "London Express", (rép. à observ. Lennox) 3850; nouvel emploi, (rép. à int. Wilson) 598; appréciation sur le Canada, dans le "London Express", (rép. à int. Lennox) 5675.

Races anglaise et française: le Gouvt se propose-t-il de travailler à leur rapprochement en favorisant l'immigration française au Canada ? (rép. à int. Lavergne) 1181.

Réserve de Doncaster: division en lots de colonisation, (rép. à int. Desjardins) 5181.

Réserve de Garden-River: ouverture à la colonisation, (rép. à int. Boyce) 2922.

Oliver, hon. Frank—*Suite.*
Réserve du Lac-Croche: vente d'une partie des terres, (rép. à int. Lake) 5010.
Réserve du lac du Cygne: livrée à la colonisation ? (rép. à int. Staples) 378.
Réserve de Nipissingue: forces hydrauliques, demandes de concessions, (rép. à int. Bennett) 2212; qui a acheté l'angle nord-ouest de la réserve? (rép. à int. Bennett) 2924.
Réserve de la région de Nipissingue: ouverte à la colonisation, (rép. à int. Boyce) 7450.
Réserve des Six-Nations: écoles, (rép. à int. Lalor) 495.
Saunders, B. J., emploi, (rép. à int. Ames) 500.
Shephard, Arthur: agent d'immigration, (rép à int. Staples) 3480.
Terres fédérales : destitution d'agents et de sous-agents, (rép. à int. Hughes) 240; au nom de qui est inscrit le ¼ n.-e. sect. 2, towns. 25, rang 28, à l'ouest du 2e méridien? (rép. à int. Ames) 502; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 1ère l., 727; terres retirées des réserves d'abreuvoir, qu'en a-t-on fait ? (rép. à int. Ames) 981; terres occupées par colons n'ayant pas rempli conditions, (rép. à int. Borden) 1082; ¼ sud-est, sect. 2, towns. 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, (rép. à int. Ames) 1176; terres marécageuses près du lac Manitoba, louées, (rép. à int. Schaffner) 1436; terres non encore cédées, au Nord-Ouest, sect. 14, t. 24, r. 1, ouest du 2e mérid., (rép. à int. M. S. McCarthy) 1866; concessions B et L, et 176, townships 1 et 7, municipalité de Surrey, C.-A., par qui détenues? (rép. à int. Sproule) 2214; choix des terres de la vallée de la rivière de la Paix, (rép. à int. Borden) 2720: terres vendues dans le district d'Algoma, etc., (rép. à mot. Boyce pour doc.) 4252 ; terres réservées pour abreuvoirs dans le district de Lethbridge, (rép. à int. Herron) 4354; bill (n° 114) tendant à autoriser l'échange de certains terrains, 1ère l., 4759; 2e l., comité et 3e l., 5872-5874; bill (n° 21) modification et refonte des lois relatives aux terres fédérales, 2e l. et comité, 4819, 4840, 4939 et suiv., 4957 et suiv., 5020 et suiv.; l'h. ministre de l'Intérieur fera-t-il adopter ce projet de loi au cours de la présente session? (rép. à int. Barr) 6038; titres de certains terrains, émission, (rép. à int. Lake) 5012 ; concessions promises aux Doukhobors, (rép. à int. Lake) 5953; vente de terres dans le district d'Algoma, (rép. à int. Boyce) 6191; terres fédérales, protection, inspection et gestion des réserves forestières, (sub.) 7469.
Territoires du Nord-Ouest, bill (n° 76) modifiant la loi y relative, 1ère l., 1851; 2e l. et comité, 2559; 3e l., 2560: appointements et dépenses diverses, (sub.) 7476.
Transports : encombrement dans l'Ouest, frais, (sub.) 7481-7482.
Wagner, Philip, encore à l'emploi de l'Etat, (rép. à int. Foster) 237.
White, Fred.: commissaire des Territoires du Nord-Ouest, traitement, (sub.) 7476.
White, J. B., gratification à sa veuve, (sub.) 6432.
Yukon: fonctionnaires absents, (rép. à int. Blain) 919, 1100; concessions minières, décision du ministère à ce sujet, (rép. à int. Roche) 920; l'Indien Tagish Charlie est-il le premier homme qui ait découvert de l'or au Yukon et le Gouvt lui a-t-il donné, pour cela, une récompense de $5,000? (rép. à int. Chisholm) 922; concessions minières à MM. Guggenheimer, de New-York, (rép. à int. Monk) 923; commissaire et sous-commissaire de l'or, et employés de leur bureau, qui sont-ils? (rép. à int. Roche) 1175; concessions minières, combien, et par qui détenues ? (rép. à int. Roche) 1610, révocation, (rép. à int. Blain) 3539; M. J. D. McGregor, inspecteur des licences, (rép. à int. Foster) 4350; concession de terres de la couronne à White-Horse, (rép. à int. Foster) 4351 ; bill (n° 109) ayant pour objet de modifier la loi relative au Yukon, 1ère l., 4582; 2e l. et comité, 5173: comité, 5845 et suiv.; 3e l., 5871; loi minière, bill (n° 135) ayant pour objet de la modifier, 1ère l., 5179; 2e l. et comité, 5874-75; 3e l., 5888; amendements du Sénat, 7757, 7792 ; nominations, appointements, nombre d'écoles, etc., (rép. à int. Armstrong) 3746; internats, construction, coût, (rép. à int. Armstrong) 4348 ; Yukon, administration, (débat sur observ. Thompson) 4673 et suiv.; subvention accordée au conseil du Yukon, (explications) 6184 ; administration, traitements et dépenses, (sub.) 6435 et suiv.: ordonnances, ratification, (observ.) 7616, 7755 ; gouvernement, frais, (sub.) 7482.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 125.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial : bill (n° 158), en comité 7573 et suiv.
Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7675 et suiv.
Tarif: ficelle d'engerbage, 1257; article 4, 1299.

Pardee, Fred. F., *Lambton-ouest.*
Adresse en réponse au discours du trône, 10.
Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72) concernant la compagnie du, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité, 4549, 4704; 3e l., 4704, comité et 3e l., 5004.
Compagnie internationale de papier, brevet, bill (n° 73) y relatif, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3886.
Compagnie dite " National Accident and Guarantee Company ", bill (n° 29) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2856; amendements du Sénat, 4551.
Comptes publics: comité, débat sur sixième rapport) 5240, 5249 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 4002 et suiv., 4106 et suiv., 4604 et suiv., 4930 et suiv.

Parmelee, Charles H., *Shefford.*
Association dite " Masonic Protective Association ", bill (n° 63) y relative, 1ère l., 1522; 2e l., 1854; comité et 3e l., 4137.
Assurances: commission des, enquête et rapport, traduction et impression en français, 3e rapport du comité des impressions, (mot. pour adop.) 7194 et suiv., (mot. pour modification( 7320.
Chemin de fer de la Montagne d'Orford, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2857.
Compagnie d'assurance British-American, bill (n° 112) y relatif, 1ère l., 4759, 2e l., 5004.
" George E. Smith Lumber Company ", brevet d'invention, bill (n° 10) y relatif, 1ère l., 533; 2e l., 732; comité et 3e l., 1853.

Paterson, hon. William, *Brant.*

Ardoise: carrières au Canada, importation d'ardoise, (rép. à int. Marshall) 1089.
Assurances: rapport de la commission des, (débat sur observ. Foster) 6591.
Auditeur général: rapport, dépôt, (rép. à int. Foster) 2134.
Bain, John: services spéciaux dans enquête sur tarif, (sub.) 6155.
Batteuses: importation, (rép. à int. Wright) 3753.
Bois: quantité importée en 1905-06, (rép. à int. Bennett) 591.
Bourinot, John C.; Wilson, Wm, et Blair, H. C., sont-ils employés au ministère des Douanes? (rép. à int. Johnston) 6189, 6190.
Budget: exposé budgétaire (débat) 475-76.
Cabotage: existe-t-il traités empêchant parlement canadien de légiférer contre cabotage? (rép. à int. Borden) 1087; traités, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1501 et suiv.; cabotage au Canada, quels pays admis à en jouir? (rép. à int. Foster) 3480.
Chevaux: minimum de valeur, pour fins du tarif, (rép. à int. Elson) 1091.
Commerce: avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, est-il dans un état satisfaisant? (rép. à int. Macdonell) 4410.
Commerce et navigation, tableaux statistiques, dépôt, (rép. à int. Henderson) 7; fautes d'impression, (rép. à int. Daniel) 289, (explication) 438.
Compagnie dite "Chatham Cordage Company", amendes à elle imposées, (rép. à int. Clements) 4180.
Compagnie dite "Standard Chemical Company", (rép. à mot. Robitaille pour doc.) 751; relations avec département des Douanes et celui de l'Intérieur, (rép. à mot. Robitaille pour renseignements) 7732.
Douanes: remboursement de droits, (rép. à mot. Foster pour doc.) 602; droits perçus à Sydney-nord, Sault-Sainte-Marie, Hamilton et Midland, (rép. à int. Sinclair) 1987; droits sur voitures de fermes, (rép. à int. Lefurgey) 2207; ministère des Douanes, (sub.) 2854 et suiv.; bill (n° 134) concernant les droits de douane, 2e l. et comité, 5679 et suiv., 5750 et suiv., 5771 et suiv.; (mot. Fielding pour 3e l., et amend. Borden), débat, 5810 et suiv.; conduite du ministre des Douanes relativement à l'incendie d'une certaine propriété, (rép. à observ. Johnston) 5893; modification de la loi des, (projet de résolution) 5017, 6969 et suiv., bill (n° 165) à cette fin, 1ère l., 6979; 2e l., comité et 3e l., 7728.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2356 et suiv., 4786 et suiv.
Emerson: percepteur des douanes, maintien en fonctions, (rép. à int. Roche) 1611.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 704 et suiv.
Exportations: exportation d'articles en cuir, du Canada au Royaume-Uni, (rép. à int. Monk) 1084; exportation du Canada en Allemagne, chiffre, (rép. à int. Lalor) 1162; exportations de pommes, de foin, de sucre et de sirop d'érable en 1905 et en 1906? (rép. à int. Desjardins) 2666; exportations en 1906, valeur, (rép. à int. Armstrong) 4010.
Fer et acier: primes, combien payé à ce titre? (rép. à int. Marshall) 3074; fer, acier et plomb, production, (rép. à int. Chisholm) 4179; primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7672 et suiv.
Ficelle d'engerbage: machines pour la fabriquer, évaluation, droits, (rép. à int. Reid) 3746.
Fusils Ross: compagnie de, marchés pour fournitures, (rép. à mot. Worthington pour doc.) 754; importation de parties de cette arme, (rép. à int. Worthington) 2925; rapports des commandants au sujet du fusil Ross, (rép. à int. Worthington) 4412.
Grain: exportation, (rép. à int. Daniel) 492; quantité expédiée à Montréal en 1906, (rép. à int. Bennett) 590; grain reçu à Montréal, des lacs Supérieur et Michigan, en 1906, (rép. à int. Bennett) 1082.
Houille: transport à Montréal, (rép. à int. Northrup) 1437.
Importations: au Sault Sainte-Marie, (rép. à int. Boyce) 500; fruits et légumes importés depuis dix ans, (rép. à mot. E. D. Smith pour doc.) 510; sucre, d'où importé? (rép. à int. Armstrong) 589; importations du Royaume-Uni, (rép. à int. Daniel) 589; fer en gueuse, à quels ports d'entrée déclaré? (rép. à int. Bennett) 733; articles en tricot importés d'Angleterre et d'Allemagne, valeur, (rép. à int. Lalor) 750; articles importés en franchise, de 1902 à 1905, (rép. à mot. Reid pour doc.) 753; importation de tissus anglais, augmentation de 1897 à 1905, (rép. à int. Monk) 1083, (et à int. Foster) 1083; importation de verrerie de la Grande-Bretagne, augmentation, de 1898 à 1905, (rép. à int. Monk) 1084; importation de l'étranger bénéficiant de la préférence britannique, (rép. à observ. Armstrong) 4997; importations par les ports canadiens, valeur, (int. Kemp) 5243.
Industrie et commerce, rapport, (dépôt) 2915.
Instruments aratoires: remise de droits, (rép. à int. Roche) 590; exportation, de 1904 à 1906, (rép. à int. Henderson) 1604.
Jackson, J. B., de Leeds, Angleterre: lettres concernant commerce avec l'Allemagne, (rép. à int. Armstrong pour doc.) 6038.
Laine: importation, droits et remise de droits depuis 1897, (rép. à int. McCarthy) 1164.
Moissonneuses-lieuses: estimation, droits de douane, (rép. à int. Lake) 586.
McDougall, M., services spéciaux dans enquête sur tarif, (sub.) 6157.
Ottawa: observatoire astronomique, (sub.) 3700 et suiv.
Pêcheries: protection, (sub.) 6139 et suiv.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4021.
Primes à l'extraction du pétrole brut, (rép. à int. Chisholm) 4184.
Poisson: transport, décrets à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 3096.
Poêles: importés au Nord-Ouest, valeur, (rép. à int. Blain) 2366.
Port-Stanley: droits de douane perçus, de 1900 à 1906, (rép. à int. Jackson) 1607.
Ports du Canada: dépenses, (sub.) 6151 et suiv.
Spiritueux: droits de douane et d'accise, quels sont-ils? (rép. à int. Maclean) 1094; falsification, loi à ce sujet, (rép. à int. Maclean) 2174 et suiv.
Sucre: droits perçus en 1905-1906, (rép. à int. Henderson) 1085-1086; importation, de 1902 à 1906, (rép. à int. Lake) 4599.

Paterson, hon. William—*Suite.*

Tarif, discussion, 1ère résolution, 547 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1241 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1250 et suiv.; article 4, 1298 ; article 5, 1303 ; article 1er, 1380 ; article 17, 1382 ; article 25, chicorée, 1409 ; article 35, 1409 ; article 46, 1410 ; article 47, 1410 ; article 55, 1418 ; article 56, 1421 ; riz, 1916 ; sagou et tapioca, 1917 et suiv ; biscuits non sucrés, 1923 et suiv.; tomates fraîches, 1928 ; article 95, 1958 et suiv.; melons, 1970 ; article 102, 1974 et suiv.; articles 151 et 152, 2107 ; article 192, 2115 ; article 196, 2121 ; liqueurs mélangées, 2178 ; article 496, 2204 ; article 631, 2484 ; article 708, 2489 ; article 711, 2490 et suiv.; étalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2491 ; article 39, 4276 ; article 71, 4278 ; article 79, 4279 ; article 135, (sucre), 4283 ; articles 136 (mélasse), 139 (glucose), 141 (sucre candi, etc.), 4316, 4317 ; encollages liquides, etc., 4322 ; article 258, huile de lin, 4323 ; article 300, 4327 ; article 307, marbre et granit, 4327 ; article 326, dames-jeannes, bouteilles, etc., 4330 ; articles 349 et 356, 4331 ; article 355, métal anglais, etc., 4341 ; article 386, acier en barres, etc., 4346 ; discussion en comité, 4402 ; article 403a, 4402 ; article 410, 4403 ; chaînes-hérisson (mot. Logan, amend. Laurier) 4404, 4478 et suiv., 4530 ; article 403, 4535 ; article 445, 4541 ; article 447, 4547, 4554 ; article 448, 4559 ; article 461, 4561 ; article 407, 4562 ; annexe " B ", article 1001, 4564 ; machines importées après le 1er juillet 1906, etc., 4567 ; moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4568 ; article 1007, 4571 ; acier, etc., 4572 ; articles 1010 et 1013, y compris guipures et franges, pour cercueils, 4574 ; articles 1015, 1019 et 1014, 4576-4577 ; annexe " C," article 1028, 4580 ; sur quatrième résolution, 4582 ; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, 4698 ; articles 611 et 611a, 4719, 4737, 4741.

Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 5038 et suiv.

Wood, H. W.: percepteur de douane à Saint-Jean, N.-B., (rép. à int. Monk), 3753.

Yukon : édifices publics, (sub.) 4754.

Paquet, Eugene, *L'Islet.*

Canadiens : agents aux Etats-Unis pour rapatriement des, (int.) 1095.

Immigration : agents en Belgique, combien ? etc., (int.) 1861 ; immigration des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (paroles de M. Sam. Hughes), protestation contre icelles, 6566 ; agents et employés, (sub.) 6925 et suiv.

Intercolonial : gare d'Elgin-Road, agrandissement, (int.) 743.

Grèves et lockouts : bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 3e l., 5153 et suiv.

Grose-Ile: quarantaine, yacht pour service de quarantaine, (int.) 4178.

Postes: service postal à Saint-Damase, Sainte-Perpétue et Saint-Pamphile, (Islet), (int.) 744.

Tarif: article 10, 1328 ; droits sur produits agricoles venant des pays étrangers, (observ.) 1328 et suiv.

Parent, Georges, *Montmorency.*

Immigrants: admis dans la milice canadienne, (int.) 2719; (mot. pour doc.) 3290.

Perley, George H., *Argenteuil.*

Alcool dénaturé: loi permettant fabrication, (observ. sur mot. Miller) 2035 et suiv.

Compagnie dite "Provincial Wrecking Company", paiements à elle faits, (int.) 2928.

Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2103.

Cunning-Cove : quai, chemin y conduisant, (int.) 2928.

Eskasoni: quai, (sub.) 6207.

Greece's-Point: quai, bateaux qui s'en sont servis? (int.) 2658.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3993 et suiv.

Lachute: édifice public, construction, retard, (int.) 1163.

Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7388 et suiv.

North-East-Harbour, N.-E.: construction, (mot. pour doc.) 2931.

Postes, (sub.): administration, 2902; bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7221.

Quais: quai à Hull, utilité, recettes, (int.) 2207; quai aux lacs Nominingue, combien construits? (int.) 2207.

Québec: compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7434 et suiv.

Stonefield: receveur de la poste, démission, (int.) 1163.

Swim: quai, gardien, (int.) 2921.

Tarif: article 18, beurre, 1407; articles 157 et 158, 2108; article 2112; article 196, 2116 et suiv.

Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4859 et suiv., 4895 et suiv.

Pickup, Samuel W. W., *Annapolis.*

Annapolis: quai de la Reine, (sub.) 6194.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*

Assurances: commission d'enquête, dépôt de son rapport, (int.) 2999; impression des dépositions, (int.) 3091-3092; correspondance de la commission, (débat sur observ. Lennox) 4033; rapport de la commission, (débat sur observ. Foster) 6611 et suiv.

Belleville: salle d'exercice, achat de terrain, (int.) 1446; dragage, (int.) 1447; mur de revêtement, construction, (int.) 1447; bureau de poste, service, plaintes, int.) 2049; port, recettes et dépenses, reddition de comptes par la commission du port, (int.) 2361; mur de revêtement, contribution du Gouvt, (int.) 2719.

Brighton: receveur de la poste, décès et remplacement, (int.) 3539.

Chemin de fer Transcontinental-National : subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2164 et suiv.

Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1665 et suiv., 1670 et suiv., 2072 et suiv.

Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2505 et suiv.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 4110 et suiv.

Lait: inspection et vente, bill (n° 84) modifiant la loi y relative, 1ère l., 2045.

Porter, Edward Guss—*Suite.*

Postes: bureaux de poste sous les prescriptions de l'Acte du service civil, (int.) 2668, 2929; localités pourvues d'un service de factage, (int.) 2722.
Quinté Bass Pond: dépenses qu'on y a faites, (int.) 3285, 3539.
Tarif, discussion en comité: article 170, brochures-indications, 4320; articles 349 et 356, 4331; machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, 4701; discussion, article 184, 2114 et suiv.
Vieillards : caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3503.
Yukon: loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5886 et suiv.

Power, William, *Québec-ouest.*

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169), pour autoriser prêt d'argent à elle, en comité, 8190 et suiv.

Pringle, Robert A., *Stormont.*

Damen, William A., brevet d'invention, bill (n° 8) y relatif, en comité, 1806 et suiv.; amendement, 1806, retiré, (M. Bergeron), 1853.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1542 et suiv.
Tarif: discussion en comité, article 524, 2436 et suiv.
Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (projet de résol.), débat, 3485.

Ratz, Valentine, *Middlesex-nord.*

Chemin de fer Huron et Ontario, bill (n° 55) concernant la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2531.

Reid, John D., *Grenville.*

Anse-à-l'Ilot: jetée, (sub.) 6270 et suiv.
Auditeur général: rapport, dépôt, (mot. pour doc.) 3575.
Boitte : conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6086 et suiv.
Canal de Chambly (port de Saint-Jean), sub.): 5781 et suiv.
Canal de Cornwall: administration, (obsev.) 5344.
Canal de la Trent: construction d'un chemin traversant le ruisseau McLaren, (sub.) 7883 et suiv.
Canal Welland: élévateur à Port-Colborne, (sub.) 7744.
Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 627 et suiv.
Chambre des communes: travaux, (débat sur observ. Foster) 1154 et suiv.
Chemins de fer : établissement d'un tarif-voyageurs maximum de deux cents par mille, (débat sur projet de résol. Borden) 2401 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: ministère, administration générale exposé par l'h. ministre des Chemins de fer et Canaux, (observ.) 5344, 5352 et suiv., 5368 et suiv., 5377, 5407 et suiv.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 90), en comité, 5365.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7565 et suiv.
Collingwood: port, travaux, (sub.) 7126 et suiv.
Documents: (mot. pour doc.) 4016.
Douanes : remise de droits, (mot. pour doc.) 602.

Reid, John D.—*Suite.*

Ficelle d'engerbage: machine pour la fabriquer, évaluation, droits, (int.) 3746.
Fleuve Saint-Laurent: travaux à l'entrée du canal des Galops, (sub.): 7742 et suiv.
Houille: concessions de gisements au Nord-Ouest, (int.) 504.
Immigration: agents et employés, (sub.) 6892 et suiv.
Importations: articles importés en franchise, de 1902 à 1905, (mot. pour doc.) 753.
Inspection et vente, bill (n° 162), en comité, 6963.
Intercolonial, (sub.): améliorations le long de la ligne, 7733 et suiv.
Lac Mégantic: jetée, (sub.) 8052 et suiv.
Lavaltrie: quai, (sub.) 6293 et suiv.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8072 et suiv.
Marine et Pêcheries, (sub.): sauvetage, 5943; steamer surveillant eaux du nord du Canada, 5944; creusage du Saint-Laurent, 5945 et suiv.
Milice, (sub.): habillements et accessoires, 5919 et suiv.; pension au militaire Mulloy, 5935.
Montréal: avances d'argent à la commission du port, bill (n° 166) à cette fin, en comité, 7783 et suiv.
Ottawa : nouveaux édifices publics, (sub.) 4095 et suiv.; édifices publics, réparations, (sub.) 8042 et suiv.
Phares, (sub.): gardiens, 6040 et suiv.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7164 et suiv.
Steamer "Golspie" : naufrage, (débat sur observ. Boyce) 1144.
Steamer "Kestrel" : achat d'approvisionnements, (mot. pour doc.) 1520.
Steamer "Neptune": appartient-il à l'Etat ? Coût de l'usage, etc., (int.) 3754.
Tarif : ficelle d'engerbage, 1272 ; sagou et tapioca, 1922; article 95, 1957 et suiv.; tarif, discussion en comité; article 135, (sucre) 4313 ; article 139 (glucose) 4317; articles 379 et 379a, 4346.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4901 et suiv.
Traité: entre le Canada et le Japon, bill (n° 23), 2e l., 1599 et suiv.
Transports : commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1647.
White, J. B., gratification à sa veuve, (sub.) 6433 et suiv.

Robitaille, Lorenzo, *comté de Québec.*

Aylesworth, hon. A. B., discours à Wiarton, (int.) 487.
Chemins à barrières de Montréal, commission des: dettes, recettes et dépenses, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 529 et suiv.
Compagnie dite "Standard Chemical Company", (mot. pour doc.) 751; relations avec ministère des Douanes et celui du Revenu de l'Intérieur, (mot. pour renseignements) 7731 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company": enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 6029 et suiv.
Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., 8165 et suiv.; comité, 8185 et suiv.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 853.

Robitaille, Lorenzo—*Suite.*
Immigration: politique du Gouvt à ce sujet, abolition des primes, (débat sur observ. et mot. Lavergne) 6412.
Milice: solde des officiers suivant les cours provisoires d'instruction, (mot. pour doc.) 1109.
Québec: développement du port comme port maritime et terminus des chemins de fer, (mot. pour doc.) 2669, 2673.
Spiritueux: conservation en entrepôt durant deux ans, adoption et application de la loi à ce sujet, (mot. pour doc.) 831.
Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3505.
Tarif: impression des dépositions recueillies par la commission du, (int.) 734; discussion en comité, article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1944.

Roche, William, *Halifax.*
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, (observ. sur projet de résol. Knowles) 3672.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152), en comité, 7410.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse: vacance, (débat sur int. Borden) 4058.
Explication sur fait personnel: imputations de M. Boyce, 7290.
Fusil Ross: qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3855, 3859, 3869, 3874, 3879.
Marins canadiens: emprisonnement à Montevideo, (observ. sur int. Borden) 1430.
Pêche : permission aux pêcheurs américains de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ A. K. Maclean) 1803.

Roche, William J., *Marquette.*
Arpentages: bill (n° 59), en comité, 3197 et suiv.
Assurances: commission des, rapport, (débat sur observ. Foster) 6653, 6685 et suiv.
Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête à ce sujet) 1890 et suiv.
Brandon : receveur de la poste, appointements, commis, etc., (int.) 1608, (mot. pour doc.) 2929.
Chemin de fer canadien du Nord: terrains à lui ou par lui réservés, (int.) 6186.
Chemin de fer Canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, 2e l. et comité, 5681-5684 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : exemption d'impôts, (int.) 1660.
Compagnie foncière du sud de l'Alberta: travaux d'irrigation, but de la compagnie, etc., (débat sur observ. McCarthy) 2590 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 1674.
Cour du Banc du Roi au Manitoba: nomination d'un nouveau juge, (int.) 5012.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5755, 5770 et suiv.
Elections: élections de 1904, proclamations affichées dans certains comtés du Manitoba, (mot. pour doc.) 287; ingérence des employés publics, (débat sur observ. et mot. Borden) 6866, 6878 et suiv.
Emmerson: percepteur des douanes, maintien en fonctions, (int.) 1611.
Eskasoni: quai, (sub.) 6208.

Roche, William J.—*Suite.*
Fort-Saskatchewan : clôturage d'un parc, marché avec M. Lees, (int. 734, (mot. pour doc.) 831.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7370 et suiv.
Hôpitaux de marine, (sub.): 6056.
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 793.
Immigration: des religieux chassés de France, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6857 et suiv.
Instruments aratoires: remise de droits, (int.) 590.
Intercolonial: château d'eau à Gibson, construction, (int.) 3078.
Lac Porter: canal, (sub.) 6237.
Lord Selkirk: acte de transport du résidu de sa succession à la compagnie de la baie d'Hudson, cartes et plans d'arpentage, etc., le Gouvt les a-t-il? (int.) 5673.
Manitoba : terres marécageuses, louage, transport à la province, etc., (débat sur observ. Staples) 1910 et suiv.; extension des frontières, correspondance à ce sujet, depuis dix ans, (mot. pour doc.) 2369, sera-t-il présenté une loi à ce sujet pendant cette session? (int.) 5011.
Mines : baux hydrauliques annulés, (mot. pour doc.) 1105, 1157.
Montagne du Dauphin, (Riding Mountain): réserve forestière, concession, (int.) 231.
Pêcheries, (sub.): inspecteurs, garde-pêche et gardiens, 6066.
Poisson: école de salaison, sub.) 6108.
Postes, (sub.) administration, 2885 et suiv.; service postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, (sur observ. Lemieux) 7364.
Rapides Saint-André: travaux, (sub.) 6177 et suiv.
Recensement et statistiques, (sub.) 3065.
Steamer "Empress of Britain": dernière traversée, quand arrivé à Halifax? etc. (int.) 983.
Subventions aux provinces : augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5531 et suiv.
Tarif: article 4, 1302; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4452; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4733.
Terres fédérales: bill (n° 21) modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4828 et suiv., 4865 et suiv., en comité, 4943 et suiv., 4967 et suiv., 5026 et suiv.
bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5873 et suiv.
White, J. B., gratification à sa veuve, (sub.) 6432 et suiv.
Yukon : concessions minières, décision du ministère, (int.) 920; commissaire et sous-commissaire de l'or, et employés de leur bureau, qui sont-ils? (int.) 1174; concessions minières, combien, et par qui détenues? (int.) 1609; hôtel du Gouvt à Dawson, frais d'entretien, etc., (int.) 1611.

Ross, Duncan, *Yale-Caribou.*
Ansley, Sélina Kingan: bill (n° 117) pour lui accorder le divorce, 1ère l., 4925, 2e l., 5004.
Assurances: rapport de la commission des, allégations contre certains députés, etc., proposition Bourassa à ce sujet, (débat) 5594 et suiv., 5660 et suiv.

Ross, Duncan—*Suite.*
Bills d'intérêt privé: (mot. pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 7448.
Chemin de fer d'Edmonton, Dunvegan et Colombie-Anglaise, bill (n° 54) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 3703.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial : bill (n° 158), en comité, 7523 et suiv.
Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4586.
Chemin de fer terminal d'Ottawa : bill (n° 152), en comité, 7409 et suiv.
Cigarettes : interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4220 et suiv.
Compagnie d'amélioration des rivières de l'Ouest, bill (n° 58) la constituant en corporation, 1re l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité et 3e l., 3703.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company" : combien d'Européens ont pris des inscriptions de homesteads d'après leur contrat avec elle, etc., moyens de propagande, etc.? (int.) 1186-1187.
Comptes publics : comité, (débat sur sixième rapport) 5240.
Cour d'appel dans la Colombie-Anglaise : établissement, (int.) 5102.
Electricité : inspection, bill (n° 111), en comité, 7224 et suiv.
Explication sur un fait personnel par M. Clements, absence du comité des chemins de fer, article du "World", de Toronto, (observ.) 4528.
Fowler, M. George W., député, grand propriétaire au Nord-Ouest, allusion, (sur discussion du bill (n° 36) ayant pour objet de prévenir et de régler les grèves, 3422 et suiv.; (débat sur question de privilège par M. Bourassa), 3570 et suiv.
Fumigation : stations de, (sub.) 3072.
Grèves et lockouts : bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3398, 3422 et suiv., 4121 et suiv., 4607 et suiv., 4936 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7336 et suiv.
Guerre sud-africaine : soldats de la Colombie-Anglaise qui y ont pris part, (mot. pour doc.) 3484.
Hadley, George : bill (n° 118) pour lui accorder le divorce, 1re l., 4925 ; 2e l., 5004.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 815 et suiv.
Intérieur : ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4393 et suiv., 4395.
Milice : transport de tireurs, chaque année, (observ. sur mot. Hughes) 767.
Mines : ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7394 et suiv., 7422 et suiv.
Tabac : remise de droits sur le tabac haché, (int.) 6325.

Schaffner, Frederick Laurence, *Souris.*
Bois : bois de construction au Nord-Ouest, (observ. sur mot. Herron demandant enquête à ce sujet) 2671.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5732 et suiv., 5768 ; amend. à l'item 445, 5743, rejeté, 5798.
Messagerie postale : établissement, agitation dans ce sens au Manitoba, (int.) 2920.

Schaffner, Frederick Laurence—*Suite.*
Port-Arthur : drague, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8159 et suiv.
Postes : service postal dans le sud-ouest du Manitoba, (int.) 3077 ; (sub.) : service postal, 3246 et suiv.
Tarif : ficelle d'engerbage, 1265.
Terres fédérales : terres marécageuses près du lac Manitoba, louées, (int.) 1436 ; (mot. pour doc.) 1613 ; bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 4966 et suiv., 5034 et suiv.

Schell, Jacob T., *Glengarry.*
Chemins de fer : transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (débat sur observ. Maclean) 4517.
Chemin de fer des Comtés du Centre, bill (n° 49) concernant la compagnie du, 1re l., 1158 ; 2e l., 1377 ; comité et 3e l., 2857.
Chemin de fer Transcontinental-National : emplacement de la gare de Québec, (débat sur mot. Lavergne pour doc.) 2012 et suiv.
Compagnie du pont de Québec : bill (n° 169) pour autoriser prêt à elle, 2e l., 8174 et suiv.
Petewawa : camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7846 et suiv.
Port-Arthur : dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8162 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6175 et suiv.
Tarif: discussion en comité, article 615, 2481 et suiv.; article 1014, 4578.
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4240 et suiv.

Schell, Malcolm S., *Oxford-sud.*
Chemin de fer central du Canada, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377: comité et 3e l., 2176.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 705 et suiv.; transport en entrepôts frigorifiques, (débat sur mot. Smith) 5309 et suiv.; établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2504.

Sifton, hon. Clifford, *Brandon.*
Territoires ou districts: formation ou changement de limites, (mot. pour doc.) 249.

Sinclair, John H., *Guysborough.*
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6093.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant loi relative à leurs certificats, 2e l., 621 et suiv.
Conserves alimentaires: inspection, bill (n° 33), en comité, 2095 et suiv.
Douane: droits perçus à Sydney-nord, Sault-Sainte-Marie, Hamilton et Midland, (int.) 1986.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, en comité, 2549 et suiv.
Eskasoni: quai, (sub.) 6208.
Goélette "Lena M": naufrage, (mot. pour doc.) 3290.
Half-Island Cape: brise-lames, (sub.) 6219.
Hyman, hon. C. S.: démission, loi électorale, (débat sdr observ. et amend. Borden) 7077.

Sinclair, John H.—*Suite.*

Immigration: agents et employés, (sub.) 6920 et suiv.

Léopold, Louis, agent en Angleterre pour importation d'ouvriers d'élite au Canada, (int.) 4356.

Pêche: permis pris par bateaux américains, (int.) 1085; permission aux pêcheurs des Etats-Unis de pêcher dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1837 et suiv.

Phares, (sub.): construction, etc., 6045 et suiv.

Poisson: transport du poisson frais sur l'Intercolonial, (int.) 5004; transport et conservation, (sub.) 6115 et suiv.

Stations agronomiques: essai de l'engrais fabriqué avec du poisson, (mot. pour doc.) 830.

Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6051.

Travaux publics: dans les provinces maritimes, (mot. pour doc.) 2669.

Sloan, William, *Comox-Atlin.*

Pêche: permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1751 et suiv., 1839.

Saskatoon: édifice public, (sub.) 4173.

Smith, Ernest D., *Wentworth-sud.*

Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 625 et suiv.

Conserves alimentires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 867; bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1347 et suiv.; comité, 1694 et suiv., 2071.

Electricité: exportation d'énergie électrique, bill (n° 60), en comité, 4780 et suiv.; 3e l., 5124.

Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 709 et suiv.; impression du bill (n° 20), (int.) 1130; bill (n° 20), 2e l., 2523; en comité, 2340 et suiv.; entrepôts frigorifiques, mesures à prendre, (mot.) 5279 et suiv., rejetée, 5334.

Exportations: exportation de produits agricoles, depuis cinq ans, (mot. pour doc.) 508.

Grande-Bretagne et ses colonies: (débat sur projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles) 2976 et suiv.

Importations: fruits et légumes importés depuis dix ans, (mot. pour doc.) 510.

Ottawa, (sub.): observatoire astronomique, 3713 et suiv.: hôtel des monnaies, 3721; édifices du Parlement, agrandissement, 3725 et suiv.

Produits périssables protection de ces produits sur les steamers, (mot. pour doc.) 3290.

Rivière Thames: inondations, (sur observ. Clements) 2850 et suiv.

Statuts, refondus: communication aux députés, quand? (int.) 428.

Steamers: subventionnés par le Gouvt, (mot. pour doc.) 509; données thermographiques recueillies à bord des steamers, (mot. pour doc.) 509.

Tarif: en comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1037 et suiv.; article 10, 1314; macaroni et vermicelle, 1924; foin et paille, 1925; articles de fleuristes, 1926 et suiv.; arbres, n.a.p., chardons à foulon, 1927; tomates fraîches, 1928 et suiv.; articles 91 et 92, écorces de citron, de limon et d'orange, pommes en baril, 1951 et suiv.; article 95, 1953 et suiv.; article 97, 1968 et suiv.; article 97a, 1969; melons, 1971; article 100, 1972 et suiv.; article 102, 1974 et suiv.; article 135, (sucre) 4290; article 307, 4328; articles 349 et 356, 4341.

Vaulvagnus-Beach: ouverture d'un bureau de poste, (int.) 1103.

Smith, Ernest D.—*Suite.*

Smith, George, *Oxford-nord.*

Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 3036; comité et 3e l., 4551.

Tarif: chaînes-hérisson, (mot. Logan, amend. Laurier) 4450.

Smith, Ralph, *Nanaïmo.*

Armée du Salut: envoi d'immigrants au Canada, circulaires à cette fin, (int.) 4596.

Chemin de fer Transcontinental-National: subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2166 et suiv.; droit aux terrains houillers avoisinant sa ligne, (int.) 6443.

Grève de Lethbridge: règlement, conditions, (int.) 637.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3391 et suiv.; proposition d'amend. à mot. Borden pour comité chargé d'étudier moyens à prendre à cette fin, mise aux voix et adoptée, 3815, 3973 et suiv., 4107 et suiv.; 3e l., 5154 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7336 et suiv.

Hindous, arrivée et importation au Canada, (int.) 243.

Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 818 et suiv.

Immigrants: amenés par de fausses déclarations, M. King envoyé en Angleterre pour faire cesser ces manœuvres, (mot. pour doc.) 3484.

Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7427 et suiv.

Navigation: aide, sur côte du Pacifique, (int.) 497.

Ouvriers: importés en vertu d'un contrat, article du "Citizen", d'Ottawa, (int.) 919; conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 1213 et suiv.

Phares: sur côte du Pacifique, construction et réparation, (int.) 496.

Sauvetage: postes sur côte du Pacifique, (int.) 496.

Stations agronomiques: salaires des employés, (int.) 2660.

Subventions: aux provinces, conférence des premiers ministres, rapport, (int.) 503.

Vancouver, île: chemin sur côte ouest, (int.) 498; chemin de fer ou route le long des côtes, construction, (mot. pour doc.) 600.

Yukon: bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5852.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*

Adresse en réponse au discours du trône, 79.

Annuaire statistique, (sub.): 3068 et suiv.

Archives, (sub.): 3054 et suiv.

Assurances: commission des, distribution des dépositions des témoins, (observ. sur explications Fielding) 4008; rapport de la commission, allégations contre certains députés, etc., proposition Bourassa à ce sujet,

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

5662; (débat sur mot. Bourassa concernant accusations portées par M. Fowler) 5833 et suiv.

Bain, John: services spéciaux dans l'enquête sur tarif, (sub.) 6155 et suiv.

Bestiaux: développement de leurs produits, (sub.) 8215 et suiv.

Bills (nos 119, 121 et 125), du Sénat, (observ.) 5085.

Boitte : conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6085 et suiv.

Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 625 et suiv.

Cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest ; gravure, etc., (sub.) 7478 et suiv.

Chemins de fer : bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., 666 et suiv.; comité, 3799 ; bill (n° 7), idem, vente de billets, 2e l., 1014 et suiv.; comité permanent, (observ. sur mot. Campbell pour siéger pendant séances de la Chambre) 7023 ; bill (n° 75) modification de la loi, en comité, 7623 et suiv.

Chemin de fer canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun à Winnipeg, en comité, 5692.

Chemin de fer canadien du Nord de Québec, bill (n° 154), en comité, 8135.

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial : bill (n° 158), en comité, 7560 et suiv., 7597 et suiv.

Chemin de fer le Grand Tronc, bill (n° 82) concernant la compagnie du, en comité, 4593 et suiv.

Chemin de fer des Mines du Klondyke, bill (n° 38), comité et 3e l., 2857-2858.

Chemin de fer Québec-Oriental : bill (n° 69) concernant la compagnie du, en comité, 5130 et suiv.

Chemin de fer terminal d'Ottawa : bill (n° 152), en comité, 7404 et suiv.

Chemin de fer Transcontinental National : subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2148 et suiv.

Chien de mer : usines pour réduction, (sub.) 6097 et suiv.

Code pénal : bill (n° 136), modification, en comité, 7386 et suiv.

Collingwood : port, travaux, (sub.) 7130 et suiv.

Comités des ordres permanents : 4e rapport, (observ. sur mot. Wright pour adop.) 2360.

Compagnie de chemin de fer et de bateau dite Lac Long et Saskatcheuan, bill (n° 25) y relatif, (observ. sur mot. McIntyre pour renvoi au comité des Chemins de fer et Canaux) 2607.

Compagnie dite : "Jordan Light, Heat and Power Company," ; bill (n° 115), sur mot. German pour comité, 7910.

Compagnie dite "Nichols Copper Company," bill (n° 119), brevet, en comité, 5759.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company" ; enquête, (débat sur mot Monk demandant qu'on fasse comparaître à la barre de la Chambre le témoin Beddoe) 5965 et suiv.

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., 8172 et suiv.; en comité, 8181 et suiv.

Conférence coloniale de Londres : présence du premier ministre du Canada, (débat sur int. et observ. Borden) 5433 et suiv.; 5439 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

Conseil privé : bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2853 et suiv.

Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 836 et suiv., 868, bill (n° 33) à cette fin ,en comité, 2068 et suiv.

Cour suprême, (sub.) : édifice, annexe à la bibliothèque, 3742.

Culloden : brise-lames, (sub.) 6204.

Denrées alimentaires : falsification, bill (n° 127), 2e l., et comité, 6446 et suiv.

Douanes, administration, (sub.) : 2856 ; bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5793 et suiv.; modification de la loi : (observ. sur projet de résol. Paterson) 6971 et suiv.

Electricité : bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2358 ; 3e l., 5110, amend., 5110, rejeté, 5114 ; inspection, bill (n° 111), en comité, 7229 et suiv.

Employés publics : pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 2041 et suiv.

Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 681 et suiv.; entrepôts frigorifiques : transport dans iceux, mesures à prendre, (observ. sur mot. Smith) 5280, 5293 et suiv.

Fer et acier: primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7664 et suiv.

Ficelle d'engerbage ,fabrication: bill (n° 174), amend. du Sénat, 8213.

Forces hydrauliques du Canada: affermage, cession, etc., (observ. sur mot. Monk pour doc.) 267 et suiv.

Fromage: établissements pour la maturation, combien, où situés, coût ? etc., (int.) 979, (mot. pour doc.) 1187-1188.

Fuller, R. L.: traitement, (sub.) 7900 et suiv.

Fumigation: stations de, (sub.) 3069 et suiv.

Glace-Bay: port, (sub.) 6210.

Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 2e l., 3124 et suiv., 3146 et suiv.; en comité, 3418 et suiv., 4614 et suiv.; application de la loi concernant les grèves, (débat sur explication Lemieux) 6184; grèves des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7345 et suiv.

Haut-commissaire du Canada en Angleterre: bureau du, appointements et dépenses, (sub.) 3051.

Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron) 773, et amend. Knowles, 826.

Hyman, hon. C. S.,: démission, correspondance, (mot. pour doc.) 3744; démission, loi électorale, (débat sur observ. et amend. Borden) 7062.

Immigration: bill (n° 143) pour modifier loi y relative, en comité, 5890 et suiv.; politique du Gouvt au sujet de l'immigration, abolition des primes, (débat sur observ. et motion Lavergne) 6348 et suiv., 6424 et suiv.

Indiens: d'Ontario et de Québec, (sub.) 7491 et suiv.

Inspection et vente: bill (n° 162), en comité, 6963.

Intercolonial: travaux, de 1897 à 1906, (mot. pour doc) 2931; accidents, indemnités accordées, (débat sur mot. Laurence pour doc.) 3524.

Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Bovce) 4394 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

Inverness-Mines: port, (sub.) 6224.
Langue française: usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (débat sur projet de résolution A. Lavergne) 3774, 3780, 3785 et suiv.
Little-Current: chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7145 et suiv.
Lion-Head: poste de sauvetage, (observ.) 974.
London: nouveaux magasins, (sub.) 4153.
Lord Aylmer: démission, (observ. sur int. Hughes) 6321 et suiv.
Marine et Pêcheries, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 5937; steamers et brise-glaces, 5938; sauvetage, 5939; creusage du Saint-Laurent, 5945 et suiv.; réorganisation de la comptabilité, 6126 et suiv.
Meaford: port, (sub.) 7153 et suiv.
Messagerie postale: sera-t-elle établie dès cette session? (int.) 2418, 2660.
Milice, (sub.): soldes et allocations, 5818 et suiv.; milice, (sub.): levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5895 et suiv.; provisions et fournitures, 5934.
Mines: ministère des, création, bill (n° 139), en comité, 7387 et suiv., 7418 et suiv.
Montréal: commission du port ,avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding à cette fin) 7276 et suiv.
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
Ordres permanents: comité des, 7e rapport, (observ. sur mot. Grant pour adop.) 6563.
Ostréiculture, (sub.) 6084 et suiv.
Ottawa, (sub.): construction de nouveaux édifices, 3738 et suiv.; édifices du Parlement, annexe à l'édifice de l'Est, (sub.): 4078 et suiv.; nouveaux édifices publics, (sub.) 4087 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2699, 2706 et suiv.
Owen-Sound: édifice public, (sub.) 4155.
Pêcheries: réclamations des provinces à ce sujet, (sub.) 6148.
Pensions: à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1528 et suiv.
Peterborough: salle d'armes, (sub.) 4156.
Petewawa: camp militaire, terrains à cette fin, (débat sur observ. Borden) 7863 et suiv.
Pétrole: primes, bill (n° 97), en comité, 4018 et suiv.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6068 et suiv.
Poisson: école de salaison, (sub.) 6107 et suiv.; transport et conservation du poisson, (sub.) 6111.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee) 8146 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: améliorations au port et à la rivière, (sub.) 6160 et suiv.
Port-Hood: port, travaux, (sub.) 6242 et suiv.
Postes, (sub.) administration, 2859 et suiv.; employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (observ. sur mot. Macdonell) 6706; service extérieur, (sub.) 8209.
Provinces maritimes: représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2241 et suiv.
Québec: compagnie du pont, (débat sur projet de résol. Fielding pour autoriser avances d'argent par le Gouvt) 7444 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

Recensement et statistiques, (sub.) 3058 et suiv.
Représentation : Alberta et Saskatchewan, répartition, etc., bill (n° 51), en comité, 5844.
Sainte-Catherine: édifice public, (sub.) 4156
Simcoe: édifice public, (sub.) 4158.
Spiritueux: mélanges, application de la loi, (débat sur projet de résol. Maclean) 4264.
Statuts refondus: bill (n° 19), publication de la version française, en comité, 1555 et suiv., 1559 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 6123.
Stratford: salle d'armes, (sub.) 4158.
Subventions aux provinces: augmentation, (débat sur projet de résol. Laurier) 5462 et suiv., 5548 et suiv., adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.) 7921 et suiv.
Tarif, discussion, 1ère résol., 552; 5e résol.. parag. (b), 874 et suiv.; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1947; article 95, 1957 et suiv.; articles 157 et 158, 2109; article 196, 2117 et suiv.; article 306, 2192 et suiv.; monnaie anglaise, canadienne et étrangère, 2198; tuyaux ou tubes en fer ou en acier, 2200; article 444, 2202; article 463, 2203; discussion en comité: article 39, 4276; article 70, 4277; mûres, groseilles, framboises, fraises, etc., 4282; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, et amend. Laurier) 4490; article 433, 4540; article 445, 4541; roulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4569; article 1013, y compris guipures et franges pour cercueils, 4575; article 1014, 4577; annexe "C", article 1028, 4580 ; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, 4729.
Terres fédérales: concessions B. et L., et 176, townships 1 et 7, municipalité de Surrey, C.-A., par qui détenues? (int.) 2213; bill (n° 21), modification et refonte des lois concernant les terres fédérales, en comité, 5022 et suiv.; bill (n° 114) pour autoriser échange de certaines terres, en comité, 5872 et suiv.
Toronto: casernes, (sub.) 4163.
Transports: commission des, (débat sur projet de résol. Bennett) 3834.
Travaux publics, de 1897 à 1906, (mot. pour doc.) 2931.
Tuberculose des animaux: moyens de la combattre, (sub.),—(débat sur projet de résol. Fielding) 8219.
Yukon: bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5174 et suiv., 5845 et suiv.; loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5878 et suiv.

Staples, William D., *Macdonald.*

Arpentages, (sub.) 7466 et suiv.
Bois: bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête) 1888 et suiv.
Dauphin: édifice public, (sub.) 8044.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5743 et suiv., 5769.
Emplois : emplois de certaines personnes, (int.) 3080.
Malley, John : emploi, (int.) 3481.
Manitoba : terres marécageuses, louage, transport à la province, (observ.), débat, 1899 et suiv., 1908 et suiv.; ports et rivières, (sub.) 7183 et suiv.

Staples, William D.—*Suite.*

Molloy, John P., inspecteur-vétérinaire : emploi, (int.) 6188.
Neepawa : édifice public, (sub.) 4747.
Réserve du lac du Cygne: livrée à la colonisation? (int.) 978.
Shephard, Arthur : agent d'immigration, (int.) 3480.
Stations agronomiques, (sub.) 8034 et suiv.
Stratton, Ira : receveur de la poste à Stonewall ? (int.) 6188.
Tarif : article 56, 1421 ; article 57, 1423.
Winnipeg, (sub.) : bâtiments pour immigrants, 4748 ; nouvel hôtel des postes, 4748-4749.

Stewart, Robert, *Ottawa.*

Chemin de fer des Qu'Appelle et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2534.
Compagnie dite " Nichols Copper Company ", bill (n° 119), brevet, en comité, 5759.
Morgan, Henry J., situation, mise à la retraite, (mot. pour doc.) 248-49.

Stockton, Alfred Augustus, *ville et comté de Saint-Jean.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 211.
Cabotage : traités y relatifs, abrogation, (débat sur projet de résolution Black) 1509 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant loi relative à leurs certificats, 2e l., 620 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National : subvention en terres, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2143 et suiv.
Conserves alimentaires : nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 856 ; bill (n° 33) à cette fin, 2e l., et comité, 1375 ; comité, 1664 et suiv.
Cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance, (débat sur int. et observ. Borden) 2282 et suiv.
Frontière : entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, (débat sur mot. Lancaster pour doc.) 1493.
Fusils : fusils à sous-cible, achat, (int.) 234.
Grèves : bill (n° 36), de M. Lennox, 2e l., (observ.) 1377 et suiv.
Hampton, N.-E., directeur du bureau de poste, intervention dans les élections, (int.) 240.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 799.
Ile du Prince-Edouard : vaisseaux naufragés, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 963 ; communications télégraphiques avec la terre ferme, (sur observ. Martin) 1346.
Journaux et imprimés immoraux : transport par la poste, (observ.) 2846.
Naturalisation : bill (n° 22) modifiant loi y relative, 2e l., 1131 et suiv.
Intercolonial : transport des dépêches et des voyageurs à Halifax, laissant de côté le port de Saint-Jean ? (int.) 2275.
Pêche : permission aux pêcheurs des Etats-Unis de pêcher dans les eaux canadiennes, (débat sur observ. A. K. Maclean) 1824.
Pensions : à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (sur projet de résol. Emmerson) 1533 et suiv.
Provinces maritimes : représentation à Ottawa, (débat sur mot. Hughes) 2243.

Stockton, Alfred Augustus—*Suite.*

Steamers : steamers du C.P.R., dépêches et passagers débarqués à Halifax, (mot. pour doc.) 509.
Tarif : ficelle d'engerbage, 1272 ; impôt, 1397.

Sutherland, hon. Robert Franklin (Orateur), *Essex-nord.*

Adresse en réponse au discours du trône, débat, (décision) 159 ; remerciements de Son Excellence pour adresse en réponse au discours du trône, 1080.
Asselin, M., du bureau de poste de la Chambre des communes, promotion, (sub.) 8199.
Assurances: commission des, correspondance, (déc. sur mot. Foster pour doc.) 2420.
Bills : bills (nos 115, 167, 168) etc., (mot. German et Conmee pour discussion en comité par tour de faveur), déc., 7692 ; bills (nos 119, 121 et 125), du Sénat, (observ.) 5085.
Bills d'intérêt privé : pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) déc., 1984 ; 2041 ; peut-on présenter motion ou engager débat au sujet de pétitions non reçues ? (déc. sur int. McCarthy) 2041 et suiv.; (déc. sur mot. McCarthy pour renvoi au comité des ordres permanents), 2133; pétitions, (débat sur mot. Calvert pour doc.) 1984 ; peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues ? (observ. sur int. McCarthy) 2043.
Blairmore : village, emplacement, (déc. sur observ. et mot. Lake) 6748 et suiv, 6800.
Canal de la Trent ; entre lacs Rice et Ontario, (observ. sur mot. Ward pour doc.) 1999 ; décision du Gouvernement de faire aboutir le canal à Trenton et non à Port-Hope, (observ. sur int. Ward) 3744 et suiv.
Chemins de fer : bill (n° 6) modifiant loi de 1903, 2e l., (déc.) 677 ; transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (déc. sur observ. Maclean) 4517.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec, bill (n° 154), comité, (déc.) 8135.
Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 82), y relatif, 2e l., 2919 ; 3e l., (déc.) 4948, sur amend. Lennox, 4953 ; sur amend. Bennett, 5003 et suiv.
Chemin de fer Manitoba-Radial : bill (n° 46) amendements du Sénat, (déc.) 5365.
Chemin de fer Transcontinental-National, entre Québec et Moncton, motion Crocket pour documents, (déc.) 284.
Cigarettes : interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) décision sur amend. Monk, 4217 et suiv.
Comité des ordres permanents : 4e rapport, (déc. sur mot. Wright pour adop.) 2360.
Compagnie d'irrigation Robins: projet, travaux, achat de terres, (déc. sur int. Ames) 1098.
Compagnie dite " Jordan Light, Heat and Power Company " : bill (n° 115), (déc. sur mot. German pour comité) 7910.
Compagnie dite " National Accident and Guarantee Company," bill (n° 29), en comité, (déc.) 4552.
Compagnie dite " North Atlantic Trading Company " : enquête, comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre, débat sur mot. Monk à cette fin, (déc.) 5966, (déc. sur observ. Robitaille) 6029.
Compagnie du pont de Québec : bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., (déc. sur observ. Talbot et Robitaille) 8167.

Sutherland, hon. Robert Franklin—*Suite.*

Comptes publics : comité des, débat sur 6e rapport, (déc.) 5246 et suiv.
Cour suprême de la Colombie-Anglaise: poste de juge offert au plus haut enchérisseur, (rép. et déc. sur observ. Aylesworth) 601.
Débats : compte rendu officiel, appointements des traducteurs, augmentation, (sub.) débat, (observ.) 8203.
Débats : publication de la version française, retard, (déc. sur observ. Bergeron) 602 ;
Députés : démission d'un député, 3 ; députés nouveaux, 3, 484, 1428, 5179, 5241 ; députés présentés, 3, 533, 1522, 5241.
Discours du trône, 3.
Elections fédérales : contestées, 1 ; M. Jacques Bureau, solliciteur général, nouvelle élection à Trois-Rivières, bref, 3200 ; élection à London, mandat de "supersedeas," 3381 ; élection de M. Jacques Bureau, certificat, 4176.
Entrepôts frigorifiques : établissement, aide, (projet de résol. Fisher), (déc.), 539, 542, 705.
Explication sur un fait personnel : par M. Burrows, enlèvement de bois pour chauffage, (déc. sur observ. Borden) 2917 et suiv.; par M. Ward, (article du "Globe"), (déc.) 3383.
Ficelle d'engerbage, fabrication : bill (n° 174) amend. du Sénat, (déc.) 8213.
MM. Fowler, Foster, etc., spéculation ; femmes, libations, rapines, etc., question de privilège par M. Bourassa, (déc.) 3542 et suiv.; (voir aussi "Assurances", lettre "A"), proposition Bourassa à ce sujet, débat, (déc.) 5568, 5595, 5646, 5662 ; mot. Bourassa au sujet des accusations de M. Fowler, (déc.) 5828-5836 ; vote maintenant déc., 5836.
Fromage : établissements pour la maturation, combien, où situés, coût ? etc., (déc. sur int. Sproule) 979.
Grèves: grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) déc., 7354, (déc. sur explication Lemieux) 7755; grève de Lethbridge; entrevue avec M. Mitchell, (déc. sur int. Monk) 506 .
Houille: concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (déc. sur mot. Herron et amend. Knowles) 800.
Hyman, hon. C. S., démission comme député de London, (rép. à int. Borden) 7, 602; (déc. sur mot. Lavergne demandant que le siège soit déclaré vacant) 4916, démission de l'h. M. Hyman, (avis reçu) 7448.
Ile du Prince-Edouard: communication avec la terre ferme, (sur observ. Lefurgey) 728; chemin de fer, collision, (déc. sur observ. Emmerson) 1026; communications avec la terre ferme, (déc. sur observ. Martin) 1115, 1125; communications télégraphiques avec la terre ferme, (déc. sur observ. Martin) 1344; communications avec la terre ferme en hiver, (déc. sur mot. Martin pour doc.) 3299, 3308; transport de femmes laissées dans l'île de Pictou, (déc. sur int. Lefurgey) 4511; situation des steamers faisant le service entre l'île et la terre ferme, (déc. sur mot. Martin) 4995 et suiv.
Immigration: des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, (déc.) 6848 et suiv.
Intérieur, ministère; (sub.): appointements, dépenses, 3051.
Kingston, (Jamaïque): tremblement de terre, (déc. sur observ. Cockshutt) 1663; secours aux victimes, message de Son Excellence recommandant secours de $50,000, (lec.) 1937.
Marine et Pêcheries: portefeuille détenu par l'honorable M. Templeman en l'absence de l'h. M. Brodeur, (déc. sur observ. Bourassa) 6034.
Messages de Son Excellence le Gouverneur général: sanction royale par l'hon. juge Girouard, 2368, 2390, par l'h. juge en chef de la cour suprême, 5335, 5345, 5703; budget, 5814, 6742; budget supplémentaire, 5814, 7412; budget supplémentaire, 8059.
Milice: transport de tireurs, chaque année, (déc. sur mot. Hughes) 767.
McIlbreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (déc. sur amendement Johnston à mot. Crocket pour doc.) 2672.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens de les prévenir et de les régler, (débat sur projet de résol. Borden) (déc.) 2679.
Port-Arthur: dragage, adjudication des travaux, (débat sur observ. Conmee), déc., 8147.
Port-Hope et Charlotte, (N.-Y.): service de transbordeur entre, (débat sur observ. Ward) 7814.
Postes: employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (déc. sur int. Macdonell) 6706; receveurs de la poste dans les campagnes, augmentation de leurs appointements, (déc. sur int. Lavergne) 6817.
Preston, W. T. R.: article publié dans le "London Express", (déc. sur paroles de M. Wilson) 3850.
Prorogation: message de Son Excellence, 8210, 8220.
Québec: développement du port, (déc. sur mot. Robitaille) 2673.
Steamer "Empress", dépêche à son sujet, (déc .sur int. Lefurgey) 727.
Subventions aux provinces: augmentation, adresse à Sa Majesté, (débat sur mot. Fielding pour adop.), déc., 7924 et suiv., 7954; subventions aux provinces: augmentation, débat sur projet de résol. Laurier, (décisions): 5511 et suiv.; 5518, 5525, 5548, 5551-5552-5553.
Transports: commission, projet de résol. Bennett, (débat) 1641 et suiv.; commission, (débat sur projet de résol. Bennett), déc., 3834 et suiv.
Vacances, 2, 533, 3073.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*

Bills (nos 119, 121 et 125), du Sénat, mot. pour 2e l.) 5084; 2e l., 5134.
Chemin de fer terminal d'Ottawa: bill (n° 152) afin d'autoriser la compagnie du, 1ère l., 6181; 2e l., 6563, 6772; comité, 7402, 7516, 7692; 3e l., 7694.
Chemin de fer Transcontinental-National, entre Québec et Moncton, (sur mot. Crocket pour doc.) 283 et suiv.
Compagnie dite "Lake Superior Power Company", bill (n° 125) y relatif, 1ère l., 4992; 2e l., 5084, 5134; comité et 3e l., 5760.
Compagnie dite "Live Stock Insurance Company of Canada", bill (n° 151) afin de l'autoriser, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", enquête, (débat sur mot. Monk pour comparution du témoin Beddoe à la barre de la Chambre) 5983.

Talbot, O. E.—*Suite.*

Compagnie du pont de Québec: bill (n° 169) pour autoriser prêt d'argent à elle, 2e l., 8166 et suiv.
Députés: distribution de leurs sièges, (observ.) 6065.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, projet de résol. Fisher, (observ.) 542.
Fusil Ross: qualités de cette arme, (débat sur observ. Hughes) 3864, 3875, 3881, 3925 et suiv.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3399, 3956.
Ile du Prince-Edouard: chemin de fer, embranchement O'Leary-West-Cape, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 1871.
Immigration: des religieux chassés de France, fléau pour le pays, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6848 et suiv.; agents et employés, (sub.) 6924.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, en comité, 8068, 8071.
Postes: employés du ministère, augmentation de leurs appointements, (observ. sur int. Macdonell) 6706.
Tarif de faveur: application aux marchandises allemandes, (débat sur observ. Armstrong) 6837.
Terres fédérales: bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, en comité, 4961 et suiv.

Taylor, George, *Leeds-sud.*

Annuaire statistique, (sub.): 3067.
Archives, (sub.): 3055 et suiv.
Canal Rideau: terrains de la réserve, location, (int.) 7093, 7102.
Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158), en comité, 7543, 7597.
Comptes publics: comité, débat sur sixième rapport) 5229 et suiv.
Conserves alimentaires: nomination d'inspecteurs, (débat sur mot. Fisher) 861; bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1354 et suiv.; comité, 1673 et suiv., 2085.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6463 et suiv.
Dépêches : transport à Lansdowne, (int.) 2665.
Discours du trône: distribution du texte imprimé, retard, (observ.) 6.
Distilleries et brasseries: défense de vendre leurs produits pour consommation locale dans les municipalités où la loi de tempérance est appliquée, pétitions à cette fin, (int.) 4595.
Dragueur "W. S. Fielding": vote du premier crédit pour construction, où construit? etc., (int.) 3287.
Edifices publics: accès dangereux, (observ.) 179.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2328 et suiv., 4778 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7246 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résol. Fisher) 681 et suiv.; entrepôts frigorifiques: transport dans iceux, (débat sur mot. Smith) 5304, 5322 et suiv.
Epizooties : police sanitaire des, (sub.) 8037 et suiv.
Fournitures: achetées de Geo. T. Merwin, (int.) 487; achetées de F. C. Brooks et Cie, (int.) 488; de la 'Canadian Fog Signal Company", (int.) 488; de Thos. Wilson et Cie, (int.) 488; de Charle Strubb, (int.) 489.

Taylor, George—*Suite.*

Grèves et lockouts: bill (n° 36) pour les prévenir et les régler, en comité, 3400 et suiv., 4007 et suiv.; grève des houilleurs de l'Ouest, (débat sur observ. Bole) 7360.
Immigration: emploi de certains agents, (int.) 5826; agents et employés, (sub.) 6921 et suiv., 6948.
Intercolonial: service des trains à Rimouski, (int.) 636.
Intérieur: ministère, agissements de certains fonctionnaires, (débat sur observ. Northrup et mot. Boyce) 4395 et suiv.
Juges : Manitoba et Colombie-Anglaise, (débat sur projet de résol. Aylesworth pour augmenter leur traitement) 8002 et suiv.; bill (n° 177) à cette fin, en comité, 8011 et suiv.
Just, C. F., traitement, (sub.) 6428 et suiv.
Lavaltrie: quai, (sub.) 6293.
Listes électorales: impression, (observ.) 6951.
Magee, M. le juge, retard à rendre jugement dans causes entendues, (int.) 916, 1988.
Marine et Pêcheries : ministère, examen de la comptabilité, (int.) 733.
Montréal: commission du port, avances d'argent par le Gouvt, (débat sur projet de résol. Fielding, à cette fin) 7282.
Ottawa : édifices publics, réparations, (sub.) 8043.
Ottawa: nouveaux édifices publics, (sub.): 4084 et suiv.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, moyens à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résol. Borden) 2703 et suiv.
Phares: service, dépenses, (int.) 487.
Port-Stanley: port, travaux, (sub.) 7171 et suiv.
Postes: appointements des receveurs de la poste, dans les villes, augmentation, (int.) 5952: bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7222.
Québec, commission du port: bill (n° 159) pour augmenter pouvoir d'emprunt, en comité, 7770 et suiv.
Québec, (province) : ports et rivières, (sub.) 8214.
Réserve de Nipissingue: remise de la réserve en tout ou en partie, (mot. pour doc.) 2669.
Riopelle, M. Joseph: commission sur expropriations, (int.) 4085.
Sénat: nomination d'un nouveau sénateur (M. Dessaulles) pour la division de Rougemont, article de la "Gazette", (int.) 4812.
Statuts refondus : distribution de feuillets volants, (int.) 2663.
Tarif: comité, 1ère résol., art. 4, parag. (c), 1059 et suiv.; article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1231 et suiv.; ficelle d'engerbage, 1263; article 17, 1385; article 55, 1414; tomates fraîches, 1931; article 622, 2482 et suiv.; article 135, (sucre) 4300, 4310; article 170, brochures-indications, 4319: encollages liquides, 4323; articles 349 et 356, 4332; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier, 4404, 4505, 4532, article 407, 4562: annexe "B", article 1001, 4564 ; article 1007, 4571.
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discusion) 4229, 4240.
Yukon: démission du gouverneur (M. McInnes), (int.) 2367 ; (n° 109) modifiant l'acte relatif au Yukon, en comité, 5175 et suiv.

Telford, Willlam Patteson, *Grey-nord.*
Entrepôts frigorifiques: bill (n° 20), 2e l., 2507.
Pisciculture: établissements, (sub.) 6070 et suiv.

Templeman, hon. William, *Victoria, C.-A., ville.*
Accise: appointements, (sub.) 6811.
Alcool dénaturé, fabrication et vente par le Gouvt (rép. à int. Ganong) 1160.
Alcool méthylique, loyer, appointements, etc., (sub.) 6811.
Biologie: stations biologiques marines, (sub.) 6108.
Boitte: conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6085.
Cartes: publication, (sub.) 3263.
Chemin de fer Transcontinental-National : subvention en terres, décret, (débat sur mot. Borden pour doc.) 2146 et suiv.
Chien de mer, usines pour réduction, (sub.) 6095.
Commerce: ministère, (sub.): 7291.
Commission géologique, (sub.): 3259.
Compagnie dite "Quebec Coal Company", réclamation au sujet du quai de Québec, (sub.) 6124.
Compagnie dite "Standard Chemical Company": relations avec le département des Douanes et celui du Revenu de l'Intérieur, (rép. à mot. Robitaille pour renseignements) 7732.
Chutes Niagara, carte du Dr Spencer, (rép. à int. Lancaster) 505, 982; frontière entre Canada et Etats-Unis aux chutes Niagara, délimitation, intérêts du Canada, (débat sur mot. Lancaster pour doc.) 1492; (rép. à int. Armstrong) 1659.
Denrées alimentaires: falsification, bill (n° 127) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5085; 2e l. et comité, 6446; 3e l., 6466.
Dion, Ulric: emploi, (rép. à int. A. Lavergne) 7094.
Distilleries et brasseries: défense de vendre leurs produits pour consommation locale dans les municipalités où la loi de tempérance est appliquée, pétitions à cette fin, (rép. à int. Taylor) 4595.
Douanes: loi, modification, (observ. sur projet de résol. Paterson) 6978 et suiv.
Electricité: inspection, (sub.) 6811, 6812; inspection, bill (n° 111), 2e l. et comité, 7223 et suiv.; 3e l., 7455.
Exposition ichtyologique du Canada, (sub.) : 6084.
Fleuve Saint-Jean: dragage, (rép. à int. Wilmot) 6819.
Flore du Canada : publication d'un ouvrage à ce sujet, (rép. à int. McLean) 3263.
Forage, (sub.) : pour trouver gaz, houille ou pétrole, 3259.
Frontière : entre Canada et Etats-Unis, délimitation, rapport de M. Daly, dépôt, (rép. à int. Armstrong) 3266.
Gaz : inspection, (sub.) 6811, 6812.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bateau-police à la baie d'Hudson, (sub.) 6124.
Granger, Magloire, notaire : emploi, (rép. à int. Monk) 5451.
Harrison, Thomas : gratification à sa veuve, (sub.) 6137.
Hôpitaux de marine, (sub.) 6054, (voir aussi "Marine", lettre "M").
Levés hydrographiques, (sub.): 6052; steamer à cette fin dans la Colombie-Anglaise, 6054.
Marine et Pêcheries, (sub.) : ministère, réorganisation de la comptabilité, 6124 ; appointements, 7892 ; stations de sauvetage, 7892 ; réorganisation de la comptabilité, 7892 ; entretien et réparations des phares, 7892 ; institutions scientifiques et hydrographiques, 7898 ; hôpitaux de marine, 7898; pêches, primes, etc., 7898.
Mines : création d'un ministère des Mines, bill (n° 139) à cette fin, 1re l., 5420 ; 2e l. et comité, 7387 et suiv.; comité, 7411-7412, 7413 et suiv.; comité et 3e l., 7455-7458.
Musée Victoria : échantillons, (sub.) 3267.
Nicolas, Frank : appointements, (sub.) 3264, 3267.
Ostréiculture, (sub.) 6084.
Pêcheries, (sub.) : inspecteurs, garde-pêche et gardiens, 6065 ; protection des pêcheries, 6080, 6081, 6138; commission des pêcheries, frais, 6118, 6149 ; réclamations des gouvernements provinciaux au sujet des pêcherie, 6148.
Pétrole : primes à l'industrie du, bill (n° 97) ayant pour objet de modifier la loi y relative, 1re l., 2816 ; 2e l., 4017 ; comité, 4018, 4806 ; 3e l., 4807.
Phares, (sub.) : appointements et allocations aux gardiens, 6038; agences, loyers et frais imprévus, 6042 ; phares et bateaux-feux, 6042 ; construction de phares, etc., 6044.
Pharmacie: spécialités pharmaceutiques, inspection et réglementation, (projet de résol. à cette fin) 2724.
Pisciculture : établissements, (sub.) 6067.
Poids et mesures : inspecteur pour Algoma, (rép. à int. Boyce) 2366 ; inspection, appointements, (sub.) 6811.
Poisson : école de salaison, (sub.) 6099; transport et conservation du poisson, (sub.) 6108.
Remèdes brevetés : inspection et réglementation de la vente des, (projet de résolution) 3578 et suiv.; bill (n° 99) y relatif, 1re l., 3579 ; l'adoption en sera-t-elle proposée au cours de la présente session ? (rép. à int. Bergeron) 4583, 6037.
Revenu de l'Intérieur : sous-percepteurs, combien ? Leurs noms ? etc., (rép. à int. Monk) 978 ; rapport, (dépôt) 1130 ; ministère, (sub.) ; traitement du personnel, 2913 et suiv.
Saint-Charles de Caplan : congélateurs de boitte, primes, (rép. à int. A. Lavergne) 7094.
Sauvalle, Marc : appointements, (sub.) 3267.
Sirop d'érable : mesures prises pour empêcher falsification, (rép. à int. Boyer) 2721.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 6123.
Tabac : droits perçus en 1906, (rép. à int. Henderson) 1661 ; tabac canadien, fabrication, combien de manufactures, quantité fabriquée, etc., (rép. à int. Dugas) 1986; tabac en feuilles, importé des Etats-Unis, (rép. à int. Clements) 2209 ; impôt, (rép. à observ. Clements) 6036 ; tabacs importés et canadiens, timbres sur iceux, (sub.) 6815, 7498 et suiv.
Tarif : discussion, articles 157 et 158, 2109 et suiv.; liqueurs mélangées, 2178 et suiv.
Télégraphie Marconi, (sub.): postes, 6049.
Yukon : bill (n° 109) modifiant loi y relative, en comité, 5858.

Thompson, Alfred, *Yukon.*
Chemin de fer d'Alaska—Yukon, bill (n° 64) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 1522 ; 2e l., 1854.

Thompson, Alfred—*Suite.*
Chemin de fer des mines du Klondike, bill (n° 38) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158 ; 2e l., 1376 ; comité et 3e l., 2857-2858.
Tarif : article 461, 4560.
Yukon : frontière, détermination, (observ.) 3201 et suiv.; blé récolté au Yukon (observ.) 3663 ; administration du Yukon, (observ.) débat, 4665 et suiv.; bill (n° 109) modifiant la loi relative au Yukon, en comité, 5861 et suiv.; loi minière, bill (n° 135) pour la modifier, en comité, 5879 et suiv.; allocations de subsistance aux juges, (sub.) 8177.

Tisdale, hon. David, *Norfolk.*
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 206.
Bill d'intérêt privé: pétition, peut-on présenter motion ou engager débat sur pétitions non reçues ? (observ. sur int. McCarthy) 2043 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, leurs certificats, bill (n° 5), 2e l., 627.
Chemins de fer : vente des billets, bill (n° 7) modifiant loi de 1903, 2e l., 1004 et suiv.; 1019 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National : travaux, estimation, etc., (int.) 1855.
Collection Newcombe: achat, (sub.) 3265-3266.
Fusils : fusil Ross, qualité, (débat sur mot. Worthington pour doc.) 1456 et suiv.
Gervais, Alphonse : empoi, (rép. à int. Monk) 5242.

Lac Mégantic : jetée, (sub.) 8050.

Tobin, Edmund William, *Richmond et Wolfe.*

Turgeon, Onesiphore, *Gloucester.*
Boitte : conservation en entrepôts frigorifiques, (sub.) 6092.
Postes : bill (n° 113), modification de la loi, en comité, 7220.
Transports : commission des, (débat sur projet de résolution Bennett) 1650 et suiv., 3817 et suiv.

Turriff, John G., *Assiniboïa-est.*
Blairmore : village, emplacement, débat sur observ. et mot. Lake) 6719 et suiv.
Bois : bois de construction au Nord-Ouest, prix, (débat sur mot. Herron pour comité d'enquête à ce sujet) 1896 et suiv.
Chemin de fer Athabaska-Nord, bill (n° 74) concernant la compagnie du, 1ère l., 1850 ; comité et 2e l., 2176 ; comité et 3e l., 2857.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56), en comité, 2534 et suiv.
Compagnie d'assurance d'Ottawa, sur la vie, bill (n° 121) la constituant en corporation, 1re l., 5084 ; 2e l., 5134 ; comité et 3e l., 6772.
Compagnie de chemin de fer et de bateau dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25) en comité, 3276 et suiv.
Compagnie foncière du Sud de l'Alberta : travaux d'irrigation, but de la compagnie, (débat sur observ. McCarthy) 2653 et suiv.
Compagnie dite " Nichols Copper Company," bill (n° 119) pour prolonger validité de certains de ses brevets, 1ère l., 5084 ; 2e l., 5134.
Compagnie dite " Travellers' Indemnity Company of Canada," bill (n° 120) la constituant en corporation, 1ère l., 5084 ; 2e l., 5134.

Turriff, John G.—*Suite.*
Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5794 et suiv.
Guerre sud-africaine : terres aux vétérans, (observ. sur mot. Hughes pour doc.) 758.
Houille : concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (observ. sur mot. Herron et amend. Knowles) 800.
Pâturage : baux, concession à des favoris du Gouvernement, (débat sur observ. Herron) 3586 et suiv.
Représentation : Alberta et Saskatchewan, répartition, etc., bill (n° 51), en comité, 5844, 6954.
Tarif : discussion en comité, article 524, 2432 et suiv.; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4447.
Terres fédérales : bill (n° 21), modification et refonte des lois y relatives, 2e l., 4906 et suiv., comité, 4945 et suiv., 4968 et suiv., 5022 et suiv.

Verville, Alphonse, *Maisonneuve.*
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, bill (n° 68) à cette fin, en comité, 3031.
Grèves et lockouts: bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir et de les régler, 2e l., 3168 et suiv.; en comité, 3390, 3941, 3954 et suiv., 3982 et suiv., 4609 et suiv.; 3e l., 5153 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (débat sur observ. Bole) 7332, 7353.
Impressions du Parlement: coût depuis six ans, (int.) 5005.
Imprimerie de l'Etat: fonctionnement et administration, (mot. pour doc.) 2215.
Montréal: construction d'un cale-sèche, (int.) 2666.
Ouvriers: conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1210 et suiv.
Tarif: discussion en comité, article 524, 2435.
Travail: bill (n° 32) concernant les heures de travail pour l'exécution des travaux publics, 1ère l., 832.
Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (débat sur projet de résol. Pringle) 3501.

Walsh, Joseph C., *Sainte-Anne, Montréal.*
Comptes publics: comité des, débat sur 6e rap., construction du Transcontinental, 5267 et suiv., amend.; 5271.

Walsh, Robert Nelson, *Huntingdon.*
Cartes postales nuisibles: interdiction, (int.) 5446.
Chemin de fer de Malone à la Pointe-Hopkins, bill (n° 12) concernant la compagnie du, 1ère l., 534; 2e l., 732; comité et 3e l., 2175.
Cigarettes: interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4213 et suiv.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5745 et suiv.
Epizooties: police sanitaire des, (sub.) 8038.
Homesteads: concession, exécution des conditions, (int.) 1985.
Lloy, F. H., condamné au pénitencier, (int.) 3079.
Postes, (sub.): administration, 2885 et suiv.
Tarif :article 4, 1302.

Ward, Henry Alfred, *Durham.*
Canal de la Trent: partie située entre lacs Rice et Ontario, plans, (mot. pour doc.) 1991 et suiv., 1999; décision du Gouvt de faire aboutir le canal à Trenton et non à

Ward, Henry Alfred—*Suite.*

Port-Hope, (int.) 3744; levés du canal, coût, (int.) 4815.
Bethany, Ont., receveur de la poste, qui est-il? etc., (int.) 749; assistant receveur de la poste, idem, (int.) 1186 .
Bowmanville: station de basse-cour, (int.) 3480.
Chemins de fer: bill (n° 6) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 659.
Explication sur fait personnel: article du 'Globe", 3383.
Immigration: agents et employés. (sub.) 6905 et suiv.
Lettres : lettres chargées perdues entre Bethany et Millbrok, (mot. pour doc.) 1187; lettres recommandées, système établi à ce sujet, (int.) 2921; coût de recommandation, depuis quand porté à cinq cents, etc., (int.) 3286, nombre de lettres recommandées l'année dernière? (int.) 3287.
Milice, (sub.): levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5901 et suiv.; habillements et accessoires, 5915 et suiv.
Port-Hope et Charlotte, (N.-Y.): service de transbordeur entre, (observ.), débat, 7792 et suiv.
Rideau-Hall: serre, effondrement, (int.) 1129.

White, Gerald V., *Renfrew-nord.*

Canal de la baie Georgienne, construction, paroles de l'h. ministre de la Justice, (int.) 592; études faites, dépôt du rapport, (mot. pour doc.) 3662.
Petewawa: terrains pour camp militaire, indemnité aux concessionnaires, etc., (int.) 6704.
Tarif: article 5, 1ère résol., amend. Fielding, 1247 et suiv.
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4235 et suiv.

Wilmot, Robert D., *Sunbury et Queen.*

Chemins de fer: subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8021 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : secours médicaux aux ouvriers, (int.) 2720.
Dragage : dans les provinces maritimes, (sub.) 7192.
Fleuve Saint-Jean : contamination de ses eaux, (int.) 6193; fleuve et tributaires, (sub.) 6258 ; quais dans eaux de marée, (sub.) 6258 ; dragage, (int.) 6819.
Immigration : agents et employés, (sub.) 6919 et suiv.
Lac Mégantic : jetée, (sub.) 8052.
Saint-André : dragage, (sub.) 6260.

Wilson, Norman Frank, *Russell.*

Ficelle d'engerbage : saisies en 1906, (int.) 2208.
Imprimerie de l'Etat : employés, nommés depuis trois mois, (int.) 4013.

Wilson, Uriah, *Lennox et Addington.*

Agences : en Grande-Bretagne et en Irlande, nombre d'agents, frais des agences, (int.) 1165.
Agriculture : comité, rapport de l'enquête faite devant ce comité l'année dernière, (mot. pour doc.) 3096.
Alexandria : édifices incendiés, reconstruction, (sub.) 4148.
Assurances : soumission, dépôt de son rapport par l'hon. M. Fielding, (observ.) 3844; enquête, dépositions des témoins, etc., (int. pour doc.) 4251.

Wilson, Uriah—*Suite.*

Belleville : salle d'armes, (sub.) 4148.
Centreville : receveur de la poste, disparition, (int.) 8000.
Chemins de fer : subventions, (débat sur projet de résol. Fielding) 8019 et suiv.
Chemins de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72), en comité, 4550.
Commerce : agents en 1905 et 1906, (mot. pour doc.) 250; ministère, (sub.) 7291 et suiv.
Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Life Insurance Company", bill (n° 81), y relatif, (sur mot. pour 3e l.) 4704.
Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company", bill (n° 29) la constituant en corporation, amendements du Sénat, 4551.
Conserves alimentaires · nomination d'inspecteurs, bill (n° 33) à cette fin, 2e l. et comité, 1352 ; comité, 2071.
Edmonton : pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168.
Fer et acier : primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7711 et suiv.
Grosse-Ile : quarantaine, (sub.) 4139.
Immigrants : sur quel nombre a-t-on payé primes aux agents ? (int.) 1162.
Immigration : agents et employés, (sub.) 6898 et suiv.
Intérieur : rapport, dépôt, (int.) 180, 680.
Kingston : casernes, (sub.) 4152.
Kittson, C. M., agent du Canada en Afrique australe, démission, (int.) 1179.
Monnaie d'argent des Etats-Unis renvoyée aux Etats-Unis par les banques canadiennes, (int.) 242.
"North Atlantic Trading Company", correspondance avec elle, paiements à elle faits, (mot. pour doc.) 248.
North-West-Harbour : feux d'alignement, combien ? (int.) 2927.
Ottawa : édifices du Parlement, annexe à l'édifice de l'Est, (sub.) : 4078 et suiv.
Pêcheries : protection, (sub.) 6141.
Postes : receveur de la poste à Centreville, (int.) 6806, situation du bureau de poste, (observ.) 6806.
Preston, W. T. R.: nouvel emploi, (int.) 597 ; article publié dans le "London Express", (sur observ. Lennox) 3850 et suiv.
Québec : hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4142.
Regina: bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 4172.
Tarif : chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4406; articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, 4728.
Toronto: douane, (sub.) 4161; casernes, (sub.) 4166.
Yukon: bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, en comité, 5175 et suiv., 5845 et suiv.

Worthington, Arthur Norreys, *Sherbrooke.*

Chemin de fer le Grand-Tronc: collision à Richmond, procès Atkinson pour homicide, (mot. pour doc.) 2931.
Fusil Ross: compagnie de, marchés pour fournitures, (mot. pour doc.) 754; fabrication à Hartford, Conn., (int.) 1444 : qualité du fusil Ross, (mot. pour doc.) débat, 1447 et suiv., 3744 ; bayonnettes pour le fusil Ross, (int.) 2664; importation de parties du fusil Ross, (int.) 2925; qualités du fusil Ross, (débat sur observ. Hughes) 3877, 3881 et suiv., 3886 et suiv.; usage du fusil Ross,

Worthington, Arthur Norreys.—*Suite.*
accidents, (int.) 4182, 4183; modèle des fusils Ross examinés par commission qui a siégé en 1901, etc., (int.) 4355; rapports des commandants au sujet du fusil Ross, (int.) 4411.
Guerre sud-africaine: trophées présentés au gouvt canadien, (int.) 491.
Immigration: nomination d'agents pour les Cantons de l'Est, (int.) 1181, 1444; immigration dans les Cantons de l'Est du 1er juin 1896 au 1er janvier 1906? (int.) 2664.
Intercolonial: tapis des wagons, soumissions pour fourniture, (int.) 3750.
Magog : édifice public, construction, (int.) 2209.
Milice: inspection des magasins militaires, (int.) 746; officiers de la troupe permanente ayant passé examens depuis 1900, (int.) 1087; fournitures, marchés à ce sujet, (mot. pour doc.) 2215; congés administratifs et périodes d'exercices, (int.) 4183 ; milice, (sub.): habillements et accessoires, 5928 et suiv.: taxes, 5936 et suiv.; les plus anciens officiers, âge et nom, (int.) 6820, 7916.
Postes: bureaux de poste dans les Cantons de l'Est, combien demandés et combien établis? (int.) 2664.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145.
Sherbrooke: salle d'exercice militaire, construction, (int.) 2663, (sub.) 4145.
Travaux publics : dans Compton, Richmond et Sherbrooke, (int.) 2665.
Trois-Rivières: salle d'exercices, (sub.) 4147.

Wright, Aaron Abel, *Renfrew-sud.*
Comité des ordres permanents: 4e rap., (mot. pour adop.) 2360; 5e rapport, (mot. pour adop.) 2493, 2561.
Douane: bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5786 et suiv.
Electricité: bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., etc., en comité, 2333 et suiv.; inspection, bill (n° 111), en comité, 7230 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, bill (n° 20) à cette fin, 2e l., 2498 et suiv.
North-Lake: bureau de poste, emplacement, (int.) 7451.
Tarif: article 10, 1320; article 95, 1955 et suiv.; article 524, 2433 ; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4429.
Terres fédérales: bill (n° 21) modification et refonte des lois y relatives, en comité, 5043 et suiv.

Wright, Aaron Abel—*Suite.*
Transports: rapport de la commission des, (débat sur mot. Bennett pour discussion) 4224 et suiv., 4244.

Wright, William, *Muskoka.*
Batteuses : importation, (int.) 3752.
Cigarettes : interdiction, (débat sur projet de résol. Blain) 4222.
Cuivre : achat depuis le 1er juillet 1906, (int.) 4009.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 127), en comité, 6461.
Douane : bill (n° 134) concernant les droits de douane, en comité, 5778.
Electricité : bill (n° 60), exportation d'énergie électrique, etc., en comité, 2341 et suiv.
Fer et acier : primes, (débat sur projet de résol. Fielding) 7724 et suiv.
Iles ou parties d'îles vendues dans district de Muskoka, (mot. pour doc.) 510.
Indiens : d'Ontario et de Québec, (sub.) 7493 et suiv.
Intercolonial : achat de soupapes de sûreté, (int.) 2926.
Ottawa : hôtel des postes, quand incendié ? réparations, (int.) 1612 ; édifices publics, (sub.) 4154.
Peterborough : salle d'armes, (sub.) 4156.
Phares, (sub.) gardiens, 6042.
Ports du Canada : dépenses, (sub.) 6152 et suiv.
Quais : district de Muskoka, gardiens, (int.) 1101.
Tarif : article 17, 1382 ; écrous, rondelles, rivets et boulons en fer ou en acier, 2201 ; article 555, 2463 et suiv.; article 615, 2481 ; article 219a, 4321 ; chaînes-hérisson, (mot. Logan sur tarif, amend. Laurier) 4407, 4530; article 445, 4546 ; article 447, 4554 ; moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4570.
Toronto : douane, (sub.) 4160 ; port, travaux, (sub.) 7182 et suiv.

Zimmerman, Adam, *Hamilton-ouest.*
Milice, (sub.): propriétés militaires, 5911 ; habillements et accessoires, 5914 et suiv.
Ouvriers : conflits entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (débat sur projet de résolution Borden) 1213.
Ports du Canada: dépenses, (sub.) 6152.
Tarif : (tweeds), 1397 ; article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1947 ; article 309, 4328 ; article 355, 4343.

# INDEX

## 2e PARTIE -- SUJETS


ACCISE, (sub.): 6811.
Acier: (voir "Fer", lettre "F").
Ackland, Fred. A., traitement, (sub.) 6804.
Adresse en réponse au discours du trône, (débat): M. Pardee, 10; M. Demers, 15; M. Borden, 19; sir Wilfrid Laurier, 34; hon. M. Foster, 44; M. W. F. Maclean, 62; M. Chisholm, 71; M. Sproule, 79; préséance de la discussion sur l'adresse, (mot. Laurier) 92; suite de la discussion sur l'adresse: M. Bourassa, 98; M. Devlin, 112; M. Cockshutt, 115; M. Clements, 120; M. Osler, 125; M. Boyce, 127; M. Johnston, 151; M. Barker, 154 et suiv., 167; M. Bergeron, 159 et suiv., 172; M. l'Orateur, (déc.) 159; M. Lake, 168; l'hon. M. Fisher, 169; l'hon. M. Lemieux. 172; M. Campbell, 180; M. Broder, 201 ; l'hon. M. Tisdale, 206 ; M. Stockton, 211 ; motion de sir Wilfrid Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence le Gouverneur général, 226.
Affaires indiennes: (mot. Armstrong pour doc.) 2494; appointements, dépenses casuelles, (sub.) 3050.
Agences: en Grande-Bretagne et en Irlande, nombre d'agents, frais des agences, (int. Wilson) 1165.
Agences commerciales: frais, (sub.) 7092.
Agriculture: ministère, changements, (int. Martin) 1440 ; agriculture, comité, rapport de l'enquête faite devant ce comité l'année dernière, (mot. Wilson pour doc.) 3096.
Alameda: bureau des terres, (sub.) 4167.
Alberta: recensement provincial, services de M. T. A. Brick, (int. Ames) 1174; ¼ sud-est, sect. 2, township 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, ouvert pour inscriptions de homesteads? (int. Ames) 1176; recensement (dépôt par l'hon. M. Fisher) 1522, 2815.
Alberta et Saskatchewan : provinces, modification des conditions d'exécution de la loi y relative, bill (n° 146), 1ère l., 5951; 2e l. et comité, 7650; comité, 7791; 3e l., 7792.
Alcool dénaturé : loi permettant fabrication, (int. Hughes) 231, (mot. Miller) débat, 2018 et suiv.; fabrication et vente par le Gouvt (int. Ganong) 1160.
Alcool méthylique, loyer, appointements, etc., (sub.) 6811.
Alexandria: édifices incendiés, reconstruction, (sub.) 4148.
Amherst, N.-E.: exposition d'hiver, contribution, (int. Martin) 1441.
Annapolis: quai de la Reine, réparations, (sub.) 6193.
Antigonish: édifice public, construction, (sub.) 4101.
Annuaire statistique, (sub.): 3066; est-il traduit en français, et quand cette traduction sera-t-elle distribuée, (int. Boyer) 2047, (int. Lavergne) 6190.
Anse du cap: brise-lames, (sub.) 6272 .
Anse à Charlot: brise-lames, (sub.) 6197.
Anse à l'Ilot: jetée de débarquement, (sub.) 6262.
Ansley, Célina Kingan: bill (n° 117) ayant pour objet de lui accorder le divorce, 1ère l., 4925; 2e l., 5004; comité et 3e l., 5760.
Archives, (sub.): 3052.
Ardoise: carrières au Canada, importation d'ardoise, (int. Marshall) 1089.
Armée du Salut: envoi d'immigrants au Canada, circulaires à cette fin, (int. R. Smith) 4596.
Armstrong, M., soldat mort au camp de Laprairie, en 1905, enquête, indemnité à sa famille? (int. Hunt) 1085.
Arpentages: arpentage des terres publiques du Dominion et arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, bill (n° 59), 1ère l., 1339; 2e l., 3189-3191; comité, 3191; 3576; 3e l., 3578; arpentages, (sub.) 7459; bill (n° 172) concernant l'arpentage des terres publiques du Dominion et les arpenteurs autorisés à faire cet arpentage, 1ère l., 7512; 2e l., 7513; comité, 7646, 7756; 3e l., 7756-7757.
Asselin, M., du bureau de poste de la Chambre des communes; promotion, (sub.) 8199.
Assiniboïa: registre A de cette colonie, (int. Broder) 7753.
Association dite "Masonic Protective Association", bill (n° 63) y relatif, 1ère l., 1522; 2e l., 1854; comité et 3e l., 4137.
Association dite "Women's Art Association", bill (n° 30) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2531.
Assurances, (voir aussi "Compagnies d'assurance", lettre "C", et "Fowler", etc., et "Femmes", etc., lettre "F": commission royale y relative, (observ. Foster) 96; rapport, dépôt, (int. Borden) 1026 ;correspondance, (mot. Foster pour doc.) 2419, 2421; rapport, dépôt, (int. Porter) 2999, 3091-92; les dépositions sont imprimées, (rép. par sir Wilfrid Laurier à int. Porter) 3091-3092; M. Shepley, avocat, nommé par le Gouvt pour aider à la commission, (int.) Foster) 3749, (int. Boyce) 3756, (dépôt du rapport de la commission, par l'h. M. Fielding) 3843; déposition des témoins, distribution, (int. Borden) 3969, (explication par l'h. M. Fielding) 4007; correspondance de la commission, (observ. Lennox), débat, 4026 et suiv.; M. Lennox, 4026; l'hon. M. Aylesworth, 4030; M. Porter, 4033; sir Wilfrid Laurier, 4035; l'h. M. Foster, 4037; rapport de la commission, pièces justificatives, dépôt, (mot. Foster pour doc.) 4224, 4583, 4765; enquête par la commission, (mot. Borden, Foster et Wilson pour doc.) 4251; coût de la commission, combien payé à MM. Shepley et Tilley, correspondance du ministre de la Justice, etc., (int. Foster) 4353; allé-

Assurances—*Suite.*
gations contre certains députés et ministres, dans le rapport de la commission, (observ. Bourassa), débat, 4518 et suiv.; avis de mot. pour débat, 26 mars, mardi, 4925; (voir aussi " Femmes ", etc., et MM. " Fowler, Foster ", etc., lettre " F ", (mot. A. Lavergne demandant que le rapport de la commission ne soit pas imprimé maintenant) 5335; envoi au Sénat de pièces comprises dans le rapport, (mot. Fielding) 5421; allégations contre certains députés, etc., quelle proposition M. Bourassa fera-t-il à ce sujet? (int. Foster) 5421; proposition Bourassa, (débat) 5566 et suiv., 5601, rejetée, 5669-5670; rapport de la commission, question y relative (avis par l'h. M. Foster) 6033, (observ. Foster), débat, 6468 et suiv., 6566 et suiv.; frais de la commission, (sub.) 6467, 6566, (mot. Hughes demandant que le crédit soit réduit de $30,000) 6702; enquête, rapport de la commission, retard, (mot. de blâme par M. Lennox) débat, 7103 et suiv., (mot. présentée, 7111, rejetée, 7120; enquête et rapport de la commission, traduction et impression en français, 3e rapport du comité des impressions, (mot. Parmelee pour adop.) 7194, (mot. Parmelee pour modification) 7320; le Gouvt a-t-il des exemplaires du projet de loi proposé par la commission? (int. Foster) 7454: impression de 5,000 exemplaires de l'enquête, (sub.) 8198; rapport de la commission, traduction en français, (int. Lavergne) 8211.

Auditeur général : rapport, dépôt, (int. Foster) 533, 1080; (int. Borden) 681, 728, 1026, 1128, 2419; dépôt, 1158; (int. Foster) 2051, 2134, 3383; (dépôt du rapport par l'hon. M. Fielding) 2561, 2815; dépôt, (mot. Reid pour doc.) 3575, (mot. Foster et Borden) idem, 3576, (dépôt) 3661.

Australie : documents y relatifs, dépôt, (mot. Foster pour doc.) 1751.

Aylesworth, hon. A. B., discours à Wiarton, (int. Robitaille) 487.

Aylmer, F. W., ingénieur des travaux publics à Winnipeg, emploi, démission, etc., (mot. Ames pour doc.) 596.

BADDECK : quai, emplacement, (sub.) 6195.

Baie d'Hudson : navigation, ports utilisables, (int. Macdonell) 2658.

Baie Georgienne: petite île Beausoleil, vente à S. D. Pratt? (int. Bennett) 2924, 3079; île Baxter, vente, (int. Bennett) 2924; île Bone, vente, (int. Bennett) 3078.

Baie Saint-Laurent : travaux du port, (sub.) 6196.

Baie Saint-Paul : quai du cap aux Corbeaux, améliorations, (sub.) 6273.

Baie des Sept-Iles : quai, coût, (int. Monk) 4595.

Bain, John : gratification pour services au sujet de l'enquête sur le tarif, (sub.) 6155.

Bain, J. L., garde-pêche, intervention dans élection, (int. Borden) 245.

Banff : chemins, ponts, sources thermales, (sub.) 7476, 7482.

Banque dite " Canadian Bank of Commerce "; commission à elle payée par le Gouvernement pour ses opérations au Yukon, (int.) Foster) 4410.

Banque dite " Manufacturers' Bank of Canada," bill (n° 26) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081.

Banque Nationale, bill (n° 27) y relatif, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 4137.

Banques : fonds de l'Etat y déposés, intérêt sur iceux, (int. Armstrong) 4349; (mot. Armstrong pour doc.) 4601.

Barachois de la Malbaie : jetée de dérivation, (sub.) 6273.

Barges : établissement d'un service officiel d'inspection, bill (n° 35) à cette fin, 1ère l., 1069.

Baril-étalon : adoption d'une loi à ce sujet, (int. Martin) 1438.

Bateaux traversiers de Québec à Lévis : marché avec la compagnie pour transport des voyageurs de l'Intercolonial, etc., (int. A. Lavergne) 6442.

Bateaux à vapeur : inspection, bill (n° 18) modifiant loi de 1898, 1ère l., 680; 2e l., 4992, renvoi à comité spécial, 4992; erreur dans statuts refondus quant à l'inspection des bateaux à vapeur, (voir Marine Marchande, lettre " M ").

Batteuses : importation, (int. Wright) 3752.

Battleford : édifice public, (sub.) 8045.

Beaverton : port, travaux, (sub.) 7122.

Belle-Rivière, I. P.-E., jetée, (int. Martin) 501; (sub.) 7122.

Belleville : salle d'exercice, achat de terrain, (int. Porter) 1446; dragage, (int. Porter) 1447; mur de revêtement, (int. Porter) 1447; bureau de poste, service, plaintes, (int. Porter) 2049; port, recettes et dépenses, reddition de comptes par la commission du port, (int. Porter) 2361; mur de revêtement, contribution du Gouvernement, (int. Porter) 2719; salle d'armes, (sub.) 4148; salle d'exercice et dépôt, intérêt, (sub.) 8042.

Bétail canadien : interdiction en Angleterre, (int. Chisholm) 1091; bétail tuberculeux de la Nouvelle-Ecosse, traitement, (int. Martin) 1439; developpement des produits du bétail, (sub.) 8215.

Bethany, Ont., receveur de la poste, qui est-il? etc., (int. Ward) 749; assistant receveur de la poste, qui est-il? nomination? etc., (int. Ward) 1186.

Beurre: production totale de 1896 à 1906, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (int. Desjardins) 1185.

Bibliothécaires, rapport, 6.

Bibliothèque: comité, nomination, (mot. Laurier) 632; (sub.): 6950.

Bic: quai à la pointe à Côté, (sub.) 6274.

Big-Lorraine: port, dragage, (sub.) 6196.

Billets fédéraux: seront-ils imprimés en français et en anglais? (int. Lavergne) 6191.

Bills: traduction et impression: retard, (observ. A. Lavergne), débat: M. A. Lavergne, 3765 et suiv.; M. Bourassa, 3780; l'h. M. Lemieux, 3780; M. C. Devlin, 3781; l'h. M. Fisher, 3789; M. Bergeron, 3789: discussion par tour de faveur, (mot. German et Conmee) 7692.

Bills d'intérêt privé: combien présentés? application de la règle n° 88, (int. McLean) 743; pétitions, (mot. Calvert pour lecture et réception) 1981, (déc.) M. l'Orateur, 2041; peut-on présenter motion ou engager débat au sujet de pétitions non reçues? (int. McCarthy)2041, (déc.), M. l'Orateur, 2041 et suiv., (mot. McCarthy pour renvoi au comité des ordres permanents) 2133; comité, (mot. Ross pour permission de siéger pendant séance de la Chambre) 7448.

Biologie, (sub.) : stations biologiques marines, 6108.

Blair, H. C., employé au ministère des Douanes, (int. Johnston) 6190.

Blairmore: village, emplacement, (mot. Herron pour doc.) 4252, 4764 ; (observ. et mot. Lake), débat, 6707 et suiv., (mot.) 6718, rejetée, 6801.
Bois : quantitée importée en 1905-1906, (int. Bennett) 591; bois à pâte, imposition d'un droit d'exportation, (int. Bergeron) 919 ; bois de construction, prix au Nord-Ouest. (mot. Herron pour comité d'enquête à ce sujet) 1872 et suiv., 2670-2671, constitution du comité d'enquête, (mot. Laurier) 2932, (mot. Laurier demandant d'adjoindre MM. Galliher et Crocket à ce comité) 4250; permis de coupe, accordés en vertu de l'article 17 du règlement de 1897, (int. Burrows) 7200; terres à bois, les 478 milles carrés à M. Bourassa, article du "Sydney Daily Post", (explications de M. Bourassa) 7327.
Boitte, (sub.): entrepôts frigorifiques pour la conserver, 6085.
Boston, Robert: nommé inspecteur d'immigration, (int. Elson) 2211.
Bourinot, John C., employé au ministère des Douanes, (int. Johnston) 6189.
Bowmanville : station de basse-cour, (int. Ward) 3480.
Brandon: receveur de la poste, appointements, commis, etc., (int. Roche) 1608, (mot. Roche pour doc.) 2929; salle d'exercice, 4166, 4746.
Brighton: receveur de la poste, décès et remplacement, (int. Porter) 3539.
Bronte: dragage, (sub.) 7122.
Brunet, A.: représentant du Gouvt dans le bureau de direction du Transcontinental-National, rémunération, (sub.) 7751.
Buckingham: grève et émeute, (voir "Grèves", lettre "G").
Budget : exposé budgétaire, dépôt des documents nécessaires à la discussion, (observ. Foster) 96; exposé budgétaire, débat, préséance, (mot.Laurier) 246-47-48; exposé budgétaire par l'hon. M. Fielding, (débat) 289; l'h. M. Foster, 413; M. Miller, 440; M. Clements, 456; M. Cockshutt, 456; l'h. M. Paterson, 475-76; M. Logan, 483.

CABLE du Pacifique, exploitation: pour aider à combler déficit, (sub.) 8198.
Cabotage: existe-t-il traités empêchant parlement canadien de légiférer contre cabotage? (int. Borden) 1087; traités concernant cabotage, abrogation, (projet de résolution Black) 1494 ; cabotage au Canada, quels pays admis à en jouir? (int. Foster) 3480.
Calgary: édifice public, (sub.) 4167.
Campbell, J. O., gardien de phare, intervention dans élection, (int. Borden) 245.
Campbell, Narcisse: obtention d'un passage, à l'usage de sa terre, (int. Meigs) 585.
Campbellton: quai, (sub.) 6252.
Canada: actif portant et actif ne portant pas intérêt, (int. Macdonell) 4008; délimitation de ses frontières, (sub.) 7474.
Canada et Etats-Unis: relations entre ces deux pays, intervention de M. Bryce, ambassadeur anglais à Washington, (int. Borden) 5676, (int. Lewis) 6444.
Canada et Colombie-Anglaise : convention concernant la limite ouest de la zone du chemin de fer canadien du Pacifique, bill (n° 102) la ratifiant, 1re l., 4105, 2e l., comité et 3e l., 4805.
Canada et provinces d'Ontario et de Québec : frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre, (sub.) 8198.
Canada, Terre-Neuve et Etats-Unis, relations internationales, (observ. Lewis) 2840 et suiv.
Canadiens : emprisonnés dans l'Uruguay, (int. Hughes) 237 ; Canadiens agents aux Etats-Unis pour rapatriment des, (int. Paquet) 1095.
Canal de Beauharnois : force hydraulique, aliénation, (int. Bergeron) 1156, (int. Monk) 1437, 1523 ; enquête, rapport, etc., (int. Bergeron) 1438 ; le canal restera-t-il ouvert à la navigation, etc., (int. Bergeron), 3093.
Canal de Beauharnois : administration, (observ. Bergeron) 5343, 5418 et suiv.; location, (int.) 7747.
Canal de la baie Georgienne : travaux d'exploration, rapport, etc., (int. Brabazon) 239 ; construction, paroles du ministre des Postes, (int. White) 592 ; études faites, dépôt du rapport, (mot. White pour doc.) 3662 ; embouchure du canal, (int. Bennett) 3746.
Canal de Chambly, (sub.) : améliorations au port de Saint-Jean, 5718 ; construction d'un conduit sous le canal, à Saint-Jean, (sub.) 7748.
Canal de Clam-Point : construction, objet, (int. Blain) 2927, 3289.
Canal entre Coboconk et la rivière Gull, construction, (mot. Sam. Hughes) 511.
Canal de Cornwall : administration, (observ. J. D. Reid) 5344, et autres canaux du Saint-Laurent, (sub.) 5721.
Canal des Galops : paiement final, (sub.) 7742, 7743 ; mur de soutènement, (sub.) 7745.
Canal de Lachine : forces hydrauliques, rapport de MM. Brunet et Duff, (mot. Monk pour doc.) 251 ; ; (sub.) 5717.
Canal Murray : jetées en béton, reconstruction, (sub.) 7746.
Canal de Port-Colborne : administration, (observ. Haggart) 5343.
Canal Rideau : terrains de la réserve, location, (int. Taylor) 7093, 7102 ; rupture de la jetée de Poonamalie, dommages; achat d'un remorqueur, (sub.) 7883.
Canal du Sault Sainte-Marie : construction, (sub.) 7745.
Canal de Soulanges : forces hydrauliques, aliénation, (mot. Monk pour doc.) 251 ; (sub.) 5717-5718 ; logis pour électriciens, quai aux Cascades, machines pour remorqueur, (sub.) 7747 ; personnel, (sub.) 7751.
Canal de la Trent : forces hydrauliques de l'Etat, louées ou concédées, (int. S. Hughes) 584 ; (mot. Hughes pour doc.) 831 ; construction du canal, coût, (int. Christie), 738 ; partie du canal entre lacs Rice et Ontario, plans d'ingénieurs y relatifs, (mot. Ward pour doc.) 1991 ; décision du Gouvernement de faire aboutir le canal à Trenton et non à Port-Hope, (int. Ward) 3744 ; levés du canal de la Trent, coût, (int. Ward) 4815 ; choix de la route, du lac Simcoe à la baie Georgienne, article du "Globe", (int. L. G. McCarthy) 4993 ; construction, études, (sub.) 7743, 7881 ; améliorations, (sub.) 7746 ; dommages causés par inondation, aux frères Curtis, (sub.) 7751 ; chemin traversant ruisseau McLaren, 7883.
Canal Welland : prise d'eau par la "Cataract Power Company", (int. Maclean) 1985 ; détournement d'eau par la "Cataract Power Company", (int. Clare) 3288 ; élévateur à

Canal Welland—*Suite.*
Port-Colborne, (sub.) 7744 ; construction d'une grue, (sub.) 7745 ; mur de soutènement, jetée à Port-Maitland, dragage à Port-Dalhousie, (sub.) 7746.
Canaux : recettes et dépenses, (int. A. A. McLean) 587 ; canaux de la province de Québec, (sub.) 5721 ; canaux, personnel et réparations, (sub.) 7747.
Cannington : destitution du receveur de la poste, (mot. Sam. Hughes pour doc.) 518.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 5) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 95; 2e l., 616; mot. Brodeur pour renvoi à un comité spécial, 631, (observ. Lancaster sur mot. Brodeur) 1225 : (motion Maclean pour renvoi de documents au comité spécial) 2045; (mot. Lancaster pour comité) 7728; bill renvoyé à la prochaine session, (sur mot. Fielding) 7729.
Cap-Tourmentin: transport des dépêches, (voir " Dépêches ", lettre " D ".
Carabines : (voir " Fusils ", lettre " F ").
Caraquet: quai, abord, brise-glaces, etc., (sub.) 6253.
Carbure de calcium: achat pour le dépt de la Marine, (int. Ames) 745.
Carroll, hon. juge: dépenses de voayge, (int. Bergeron) 5013.
Carson, H. J. et Cie, vente de vieux fer à cette maison, (int. Ames) 3964.
Cartes, (sub.) : publication, 6263 ; cartes du Canada et des Territoires du Nord-Ouest: gravure, etc., (sub.) 7478 et suiv.
Cartes postales: faites de mauvais papier, (int. Martin) 592; cartes postales nuisibles à la santé: interdiction, (int. Walsh) 5446.
Casernes: pour les troupes permanentes, (sub.) 4140, 4152, 4162, 4167.
Centreville: receveur de la poste, disparition, (int. Wilson) 8000.
Céréales: commerce des céréales au Canada, commission d'enquête y relative, frais,, (sub.) 8210.
Chambre des communes: travaux, préséance de la discussion sur l'adresse en réponse au discours du trône, (mot. Laurier) 92; ventilation, (observ. Foster) 603, (rép. à observ. Foster par l'h. M. Fisher) 639; travaux, (observ. Foster), débat, 1148 et suiv.; service postal, perfectionnement, timbres de livraison spéciale, mandats et bons de poste, (rép. de l'hon. M. Lemieux à requête de M. Maclean) 1427; commis de la session, aides aux écritures, etc., occupation, noms, domiciles, appointements, combien payé pour ce service l'an dernier? (mot. Bergeron pour doc.) 2669, (mot. Laurier pour préséance des mesures du Gouvt les mercredis) débat, 2816 et suiv., les lundis, 3660, 4412; achat de pupitres, etc., (mot. Bergeron pour doc.) 4185, 4994; séances à onze heures du matin, préséance des mesures du Gouvt, etc., (mot. Laurier) 5723: législation, (sub.) 7090 ; séance le samedi, (mot. Fielding) 7321.
Champ de tir, dans le comté de Victoria, établissement et outillage, (int. Hughes) 232.
Chapais, J. C.: emploi, (int. Lapointe) 5673.
Charbon et charbonnages : voir " Houille ", lettre " H ".
Charbonneau, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5013.
Charing-Cross : gare, fermeture, (observ. Clements)1145 et suiv.
Charlesville: brise-lames, construction, (mot. Blain pour doc.) 2931.
Charlottetown : champ de tir, (int. Martin) 503; service de factage, établissement, (int. Lefurgey) 749 ; exposition, contribution, (int. Martin) 1442 ; propriété Warburton, acquisition pour champ de tir, (mot. Lefurgey pour doc.) 2668-2669; service de factage, établissement, (int. A. A. Martin) 3538.
Châteauguay: quai, (sub.) 6275.
Chatham: salle d'armes, (int. Clements) 4180.
Chemins à barrières de Montréal, commission des : dettes, recettes et dépenses, (mot. Monk pour doc.) 521 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 3) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 93; 2e l., 615; comité, 616; 3e l., 639; étude des amendements du Sénat, (mot. Fielding) 7204, 7205; bill (n° 4), idem, 1ère l., 94: 2e l., 616, 983; 3e l., 1114; bill (n° 6), idem, 1ère l., 230, 285; 2e l., 639, 679 ; comité, 3792 ; proposition d'amendement Macdonald, mise aux voix et adoptée, 3813; bill (n° 7), vente des billets, 1ère l., 285, 2e l., 993, 1025; (mot. Emmerson pour renvoi au comité des chemins de fer) 1025; bill (n° 62) modifiant la loi de 1903 relative aux chemins de fer, 1ère l., 1429; bill (n° 75), idem, 1ère l., 1850; 2e l. et comité, 7619 et suiv.; bill (n° 100), idem, obligeant compagnies dont les lignes traversent villages ou townships, à pourvoir leurs lignes de clôtures et de garde-bestiaux, 1ère l., 3845; taux, établissement d'un taux maximum de deux cents par mille pour transport des voyageurs, (projet de résolution Borden), débat, 2869 et suiv.; octrois en terres, (mot. M. S. McCarthy pour doc.) 2668; transport des voyageurs à raison de deux cents par mille, (observ. W. F. Maclean) 4512 et suiv., bill (n° 138) tendant à modifier la loi y relative, 1ère l., 5335; bill (n° 160) pour modifier la loi de 1903, 1ère l., 6704; subventions aux chemins de fer, projet de résol. Fielding, (dépôt) 7322, discussion en comité, 8018 et suiv.; insuffsance du matériel roulant, dans le Nord-Ouest, (observ. Foster) 7454; vente des billets de chemins de fer, (int. Maclean) 7514; tarif à deux cents, (projet de résol. Borden) 7789, amend. Emmerson, 7789, adopté, 7789-7790; bill (n° 178) accordant subventions à certains chemins de fer: 1ère et 2 l., comité et 3e l., 8028.
Chemin de fer d'Abitibi à la baie d'Hudson, bill (n° 142), du Sénat, autorisant la compagnie du, 1ère l., 5672; 2e l., 5760; comité et 3e l., 6772.
Chemin de fer d'Alberta, bill (n° 124) concernant la compagnie du, 1ère l., 4992; 2e l., 5134; comité et 3e l., 6186.
Chemin de fer de l'Algoma central à la baie d'Hudson, bill (n° 130) concernant la Cie du, 1ère l., 5242; 2e l., 5448; comité et 3e l., 6771.
Chemin de fer Alaska-Yukon, bill (n° 64) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1522; 2e l., 1854.
Chemin de fer d'Athabaska, bill (n° 45) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2531.
Chemin de fer Athabaska-nord, bill (n° 74) concernant la compagnie du, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 2857.
Chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec, bill (n° 90) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 3221; comité, 5364.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: construction, projet de résol. Knowles, (retiré) 3485, autre projet de résol. Knowles, (présenté) 3663 et suiv.

Chemin de fer de Brockville, Westport et Nord-Ouest, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2531.

Chemins de fer et Canaux: ministère, frais d'impression et de publicité en 1905-1906, (int. Foster) 1612; administration générale, (exposé par l'h. ministre des C. f. et Canaux) 5336, 5348, 5366; chemins de fer, canaux et télégraphes: comité permanent, (mot. Campbell pour permission de siéger pendant séances de la Chambre) 7022; ministère, bill (n° 170) pour modifier loi y relative, 1re l., 7449; 2e l. et comité, 8028 et suiv.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 103) concernant la compagnie du, 1ère l., 4177; 2e l., 4289; comité et 3 l., 4551.

Chemin de fer canadien du Nord, bill (n° 48) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2531; terres réservées par ou pour cette compagnie? (int. Roche) 6186.

Chemin de fer Canadian Northern Ontario, bill (n° 72) concernant la compagnie du, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité, 4549, comité et 3e l., 4704, 5004.

Chemin de fer Canadien du Nord et Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 128) concernant terminus commun, à Winnipeg, 1ère l., 5086; 2e l. et comité, 5681-5684 et suiv.; 3e l., 5840; comité et 3e l., 6445, 6446.

Chemin de fer Canadien du nord de Québec: bill (n° 154), concernant la compagnie du, 1ère l., 6563; 2e l., 6772; comité et 3e l., 8135, 8136.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: (voir "Ile du Prince-Edouard", lettre "F").

Chemin de fer des Cantons de l'Est, bill (n° 42) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer central du Canada, bill (n° 44) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer central du Dominion, bill (n° 43) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer central de Nipissingue, bill (n° 94) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2859; comité et 3e l., 4551.

Chemin de fer central du Yukon, bill (n° 95) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 2859.

Chemin de fer de colonisation du Nord, bill (n° 13) concernant la compagnie du, 2e l., 732; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer des comtés du Centre, bill (n° 49) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer de Crawford-Bay à St. Mary, bill (n° 89) concernant la compagnie du, 1re l., 2563; 2e l., 2858; comité et 3e l., 4551.

Chemin de fer d'Edmonton, Dunvegan et Colombie-Anglaise, bill (n° 54) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer électrique à la station agronomique centrale, construction, (sub.) 8039.

Chemin de fer électrique Hamilton-Radial: bill (n° 158) concernant la compagnie du, 1ère l., 6563; 2e l., 6772; comité, 7519 et suiv., 7694 et suiv., 8136 et suiv.

Chemins de fer de l'Etat: charge de comptable en chef, a-t-elle été abolie? (int. Barker) 748; travaux exécutés par E. A. Walberg, (int. Ames) 1088; marchés pour approvisionnements et fournitures, (mot. Ames pour doc.) 1188; ponts, travaux, (mot. Crocket pour doc.) 1519; bill (n° 98) ayant pour objet de modifier la loi des chemins de fer, 1ère l., 3537; offres faites au Gouvt afin d'obtenir droit de parcours sur iceux, (int. Maclean) 5953.

Chemin de fer de l'Etat—*Suite.*

Chemin de fer le Grand-Tronc: collision à Richmond, procès Atkinson pour homicide, correspondance à ce sujet, (mot. Worthington pour doc.) 2931; prolongement Madoc-Eldorado, (int. Northrup) 635, 982, 1101, 1169; paiements faits au Grand-Tronc, (mot. Crocket pour doc.) 1519-1520; bill (n° 82), concernant le Grand-Tronc, 1ère l., 2046; 2e l., 2919, 3221; comité, 4549, 4584, 4594; 3e l., 4945; amend. Lennox à l'article 7, 4953; mis aux voix et rejeté, 4953; amendement Bennett à l'article 8, 4955, 4998; 3e l., 4997-4998-5001; la compagnie a-t-elle fourni comptes exigés par l'acte 16 Vict., 3e l., 4997-4998-5001; la compagnie a-t-elle en possession de matériel roulant appartenant au Transcontinental-National? (int. Lennox) 5828.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique (voir "Chemin de fer Transcontinental-National", lettre "C").

Chemin de fer de Grand-Valley, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563; 2e l., 3036; comité et 3e l., 4551.

Chemin de fer "Great West", bill (n° 79) concernant la compagnie du, 1ère l., 1985; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer Huron et Ontario, bill (n° 55) concernant la compagnie du, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2531.

Chemin de fer "Intercolonial", (voir "Intercolonial", lettre "I").

Chemin de fer de Joliette à Brandon, bill (n° 15) concernant la compagnie du, 2e l., 732; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer de London et Sainte-Claire, bill (n° 47) concernant la compagnie du, 1re l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer de Malone à la Pointe-Hopkins, bill (n° 12) concernant la compagnie du, 1ère l., 534; 2e l., 732; comité et 3e l., 2175.

Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest: bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2176.

Chemin de fer Manitoba-Radial, bill (n° 46) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 1158; 2e l., 1377; comité et 3e l., 3703; amendements du Sénat, 5133, 5365, 6390.

Chemin de fer de Manitoulin et de la rive Nord, bill (n° 132) y relatif, 1ère l., 5242; 2e l., 5448; comité et 3e l., 6771.

Chemin de fer de Midway et Vernon, bill (n° 123) concernant la compagnie du, 1ère l., 4992; 2e l., 5134; comité et 3e l., 6186.

Chemin de fer des mines du Klondike, bill (n° 38) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2857-2858; comité et 3e l., 3703.

Chemin de fer de la Montagne d'Orford, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2857.

Chemin de fer de Montréal et des Comtés du Centre, pose de rails sur rue du Moulin, (int. Ames) 8211.

Chemin de fer de l'Ontario à l'ouest de la baie d'Hudson, bill (n° 133) y relatif, 1ère l., 5242; 2e l., 5448; comité et 3e l., 6770, 6771.
Chemin de fer canadien du Pacifique: bill (n° 78 concernant la compagnie du, 1ère l., 1984; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3703; passages souterrains à Calgary, construction, (int. Maclean) 2363; permis de circuler sur Intercolonial, (int. Daniel) 2927; imposition des terres du Pacifique, appels dans certaines causes pour taxes, (int. Lake) 3479, 4816 ; terrains houillers, (50,000 acres) choix, (int. Lake) 4010; transport de la houille sur la ligne du Nid-de-Corbeau, prix maximum, (int. Lake) 4816.
Chemin de fer Père-Marquette : procès relativement à ses employés, loi de la main-d'œuvre étrangère, frais, (sub.) 6805.
Chemin de fer de Québec, Montréal et du Sud, bill (n° 122), concernant la compagnie du, 1ère l., 4992 ; 2e l., 5134.
Chemin de fer Québec-Oriental, bill (n° 69) concernant la compagnie du, 1ère l., 1602 ; 2e l., 1854 ; comité, 5126 ; 3e l., 5133 ; amendements du Sénat, 6818.
Chemin de fer des Quinze et de la rivière Blanche, bill (n° 56) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité, 2531 ; (mot. L. Lavergne pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2607 ; comité et 3e l., 3221 ; amend. du Sénat, 4552.
Chemins de fer de la Rivière Indienne, bill (n° 40) concernant la compagnie du, 1ère l., 1158 ; 2e l., 1376 ; comité et 3e l., 2175.
Chemin de fer Saint-Léon : bill (n° 140) autorisant la compagnie du, 1ère l., 5609 ; 2e l., 5760 ; comité et 3e l., 6772.
Chemin de fer de Sainte-Marie à l'Ouêst d'Ontario, bill (n° 57) concernant la compagnie du, 1ère l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité et 3e l., 2531.
Chemin de fer de Saint-Timothée à la Grande-Ile, réparations, pétition du conseil municipal de Saint-Timothée à cette fin, (int. Bergeron) 3963.
Chemin de fer du Sud de Collingwood, bill n° 150) afin d'autoriser la compagnie du, 1ère l., 6181 ; 2e l., 6390 ; comité et 3e l., 6772.
Chemin de fer Témiscamingue et d'Ontario-nord, correspondance, (mot. Macdonell pour doc.) 248.
Chemin de fer de Témiscouata, bill (n° 107) concernant la compagnie du, 1ère l., 4250 ; 2e l., 4553 ; comité et 3e l., 5004.
Chemin de fer terminal d'Ottawa, bill (n° 152) afin d'autoriser la compagnie du, 1ère l., 6181 ; 2e l., 6563, 6772 ; comité, 7402, 7516, 7693 ; 3e l., 7694.
Chemin de fer Transcontinental National : tracé entre Québec et Edmundston, N.-B., (mot. Monk pour doc.) 249 ; entre Québec et Moncton, (mot. Crocket pour doc.) 273, 3215, 3221; (int. Lavergne) 485; gare sur emplacement du marché Champlain à Québec, construction, (int. A. Lavergne) 286 ; explorations dans le Nouveau-Brunswick, (int. Crocket) 485 ; employés de la commission à Ottawa, (int. Foster) 741, 916 ; rapport de la commission, dépôt, (int. Barker) 1081; construction de la section connue sous le nom de "District B," (mot. Borden pour doc.) 1105; "District F," construction, (mot. Borden pour doc.) 1157 ; achat de terrains à Moncton, (int. Crocket) 1170 ; explorations, coût, (int. Ames) 1443 ; traverses,
Chemin de fer Transcontinental National—*Suite.* achat, (int. Bergeron) 1445, 1609 ; exemption d'impôts, (int. Roche) 1560 ; affectation de certaines terres indiennes aux usages des têtes de ligne, décret du 2 avril 1906 à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 1750 ; concessions de terres faites à la compagnie dans la Colombie-Anglaise, (int. Borden) 1847 ; travaux, estimation, etc., (int. Tisdale) 1855 ; emplacement de la gare de Québec, (mot. A. Lavergne pour doc.) débat, 2000 et suiv.; tracé entre pont de Québec et frontière du Maine, (mot. Morin pour doc.) 2040 ; subvention en terres, décret, (mot. Borden pour doc.), débat, 2134 et suiv.; bill (n° 86) modifiant la loi relative au chemin de fer Transcontinental National, paiement des salaires des ouvriers employés à la construction, 1ère l., 2205 ; 2e l., comité et 3e l., 2560 ; secours médicaux aux ouvriers, (int. Wilmot) 2720; tracé entre Chipman et Grand-Falls, choix (int. Crocket) 2928, 3076 ; construction du Transcontinental, emploi de Philias Payette, (int. Léonard) 3080 ; adjudication de travaux, (int. Clements) 3282 ; exécution des travaux de construction, à quels journaux de Québec sont données les annonces à cette fin (int. A. Lavergne) 3284 ; comptabilité, (int. Ames) 3751 ; obligations garanties, (int. Ames) 3752 ; adjudication de certains travaux de construction, (int. Bergeron) 3849 ; longueur du chemin entre le pont de Québec et le lac Pohonegamook, coût, pont sur la rivière Etchemin, coût ; partie du chemin passant à l'ouest puis au sud de cette rivière, et au sud des monts Alleghanys, rendue plus courte de combien? (int. Morin) 4013 ; construction de la division ouest, dépenses, (mot. Ames pour doc.) 4185 ; tracé dans le Nouveau-Brunswick, (mot. Crocket pour doc.) 4251 ; wagons et locomotives, combien en circulation ? (int. Clements) 5182 ; sixième rapport du comité des comptes publics, concernant dépenses, etc., au sujet de la construction du Transcontinental, (voir "Comptes publics," lettre "C") ; combien de milles déjà construits ? etc., (int. Clements) 5674; droit aux terrains houillers avoisinant sa ligne, (int. R. Smith) 6443 ; rails d'acier de 80 livres, fourniture, soumissions, (int. A. A. McLean) 7198 ; commission du Transcontinental, rapports, dépôt, (int. Henderson) 7202 ; tracé du chemin dans le Nouveau-Brunswick, (int. Crocket) 7203 ; études et construction, (sub.) 7742, 7884.
Chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, bill (n° 91) concernant la compagnie du, 1ère l., 2563 ; 2e l., 2858 ; comité et 3e l., 5004 ; 3e l. et adop., 5365.
Chemin de fer de Vancouver et Coast-Kootenay, bill (n° 67) concernant la compagnie du, 1ère l., 1522 ; 2e l., 1854.
Chemin de fer Winnipeg et Northwestern, bill (n° 129) constituant en corporation la compagnie du, 5242 ; 2e l., 5448 ; comité et 3e l., 6770.
Chenal du Nord : paiement final, (sub.) 7742.
Chevaux : minimum de valeur, pour fins du tarif, (int. Elson) 1091.
Chicoutimi : jetée, (sub.) 6275.
Chiens de mer, (sub) : usines pour réduction du, 6095 ; destruction du chien de mer, (sub.) 7898.
Chockfish : décharge de la rivière, améliorations, (sub) 6254.

Chutes Niagara : carte du Dr Spencer, (int. Lancaster) 504, 982 ; volume d'eau, proportion de la dépense, (int. Lancaster) 588 ; frontière entre Canada et Etats-Unis, aux chutes Niagara, délimitation, (voir "Frontière", lettre " F "), (mot. Lancaster pour doc.), débat, 1476 et suiv.

Cigarettes : interdiction, projet de loi à ce sujet, (int. Blain) 1856 ; interdiction, (projet de résolution Blain) débat, M. Blain, 4186 et suiv.; M. E. M. Macdonald, 4196 et suiv.; M. W. F. Maclean, 4196 et suiv.; M. T. Martin, 4197 et suiv.; M. Monk, 4198, prop. d'amend., 4215 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 4198 et suiv.; l'hon. M. Foster, 4200 et suiv.; M. Black, 4204 et suiv.; M. Broder, 4206 et suiv.; M. Kennedy, 4207 et suiv.; l'hon. M. Fisher, 4209 et suiv.; M. Barr, 4212 et suiv.; M. R. N. Walsh, 4213 et suiv.; M. Johnston, 4217 et suiv.; M. l'Orateur, (déc. sur amend. Monk) 4217 et suiv.; M. R. L. Borden, 4217 et suiv.; M. Barker, 4218 et suiv.; M. J. J. Hughes, 4218 et suiv.; M. Duncan Ross, 4220 et suiv.; M. W. Wright, 4222.

Clifton (Stonehaven) : brise-lames, (sub.) 6254.

Clôture en fil métallique le long de la frontière internationale, construction, (int. Clements) 241.

Cochrane, M. Edward, député, décès : (discours par sir Wilfrid Laurier et M. R. L. Borden) 4508, 4509.

Cochrane, George, Moncton, paiement à lui fait, (mot. Barker pour doc.) 751.

Code pénal: bill (n° 77) ayant pour objet de le modifier, (M. Gervais), pas d'avis donné, 1657 ; 1re l., 1898 ; bill (n° 85), item, marquage des effets militaires, 1re l., 2133 ; 2e l. et comité, 3190 ; 3e l., 3189 ; bill (n° 101) ayant pour objet d'interdire la clause exclusive des contrats relatifs à la location et au prêt à usage de certaines machines, 1re l., 3846 ; bill (n° 136) ayant pour objet de le modifier quant au maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics, 1re l., 5180 ; 2e l., comité, et 3e l., 7585-7587 ; bill (n° 145), ayant pour objet de le modifier, concernant le lieu où juger un prévenu, dans un territoire non organisé, 1re l., 5950; 2e l. et comité, 5951; comité, 3e l., 7207-7212.

Collection héraldique du Canada : envoi à la " Massachusetts Historical Society ", de Boston, (int. Lavergne) 1094.

Collection Newcombe : achat, (sub.) 3265.

Collingwood: cale, (mot. Bennett pour doc.) 3095 ; port, (sub.) 7122.

Colons : conditions d'établissement, inaccomplissement, (int. Borden) 244 ; colons allant au Nord-Ouest, prix de passage plus élevé pour ceux de Québec que pour cenx qui viennent de l'étranger, (int. A Lavergne) 3285.

" Colony Register A ", de la compagnie de la baie d'Hudson: le Gouvernement a-t-il l'orinal ou un exemplaire d'icelui? (int. Bourassa) 5450.

Commerce : agents en 1905 et 1906, (mot. Wilson pour doc.) 250 ; traités de commerce intéressant le Canada, bill (n° 17) modifiant loi y relative, 1re l., 680 ; 2e l., 1601-1602 ; comité et 3e l., 1602 ; commerce avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, est-il dans un état satisfaisant ? (int. Macdonell) 4409 ; ministère, (sub.) 7291.

Commerce et navigation, tableaux statistiques, dépôt, (int. Henderson) 7, fautes, impression, (int. Daniel) 288, explication par l'hon. M. Paterson) 438 ; rapport, dépôt, (int. Borden) 1128.

Commission des chemins de fer : frais d'entretien et d'administration, (sub.) 7746 ; combien coûte la commission, par année ? (int. Bergeron) 7884.

Commission des eaux limitrophes : rapport, (dépôt par l'hon. M. Fisher) 533.

Commission du chemin de fer Transcontinental-National, (voir " Chemin de fer Trs. Nat.", lettre " C "),

Commission d'économie interne, message de Son Excellence, (lecture par sir Wilfrid Laurier) 227.

Commission géologique, (sub.) 3259.

Commission des transports : projet de résolusion Bennett demandant discussion immédiate du rapport de la commission, (débat) 1613 et sui., 3816 et suiv., 4224 et suiv.

Comités permanents, (mot. Laurier) 5, 578 ; comité spécial pour préparer liste des membres, (mot. Laurier) 6 ; nouveaux membres, (mot. Laurier) 4582.

Compagnie dite " Accident and Guarantee Company of Canada ", bill (n° 106) pour en changer le nom en celui de la " Royal Accident Company of Canada ", 1re l., 4250; 2e l., 4553 ; comité et 3e l., 6772.

Compagnie d'amélioration des rivières de l'Ouest, bill (n° 58) la constituant en corporation, 1re l., 1339 ; 2e l., 1559 ; comité et 3e l., 3703.

Compagnie dite " American Bank Note Company ", paiements à elle faits, (int. Foster) 916.

Compagnie dite: " Annuity Company of Canada ", bill (n° 65) y relatif, 1ère l., 1522; 2e l., 1854; comité et 3e l., 2856.

Compagnie d'assurance: contre l'incendie, chartes, (mot. Macdonell pour doc.) 249; commission d'enquête, conduite de l'enquête, (mot. Foster pour doc.) 250.

Compagnie d'assurance dite " British-American ", bill (n° 112) y relatif, 1ère l., 4759: 2e l., 5004 ; comité et 3e l., 5447.

Compagnie d'asurance " Dominion ", contre l'incendie, bill (n° 53) y relatif, 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2856; amendement du Sénat, transférant siège social de la compagnie de Vancouver à Toronto, 4548.

Compagnie d'assurance dite " Fraser's Fire Insurance Company ", bill (n° 110) y relatif, 1ère l., 4663; 2e l., 5004; comité, 5447; comité et 3e l., 6772.

Compagnie d'assurance mutuelle des manufacturiers de l'Est du Canada, contre l'incendie, bill (n° 93) la constituant en corporation, 1re l., 2563; 2e l., 3036; comité et 3e l., 5447.

Compagnie d'assurance d'Ottawa, sur la vie, bill (n° 121) la constituant en corporation, 1ère l., 5084; 2e l., 5084; 2e l., 5134: comité et 3e l., 6772.

Compagnie d'assurance dite " Residential Fire Insurance Company ", bill (n° 28) la constituant en corporation, 1re l., 832; 2e l., 1081.

Compagnie dite " Athabasca Fish Company ", baux, loyer, opérations, etc., (mot. Ames pour doc.) 1103, 3970; baux et arrangements avec le Gouvt, (mot. Ames pour doc.) 1103, 6038, 6445.

Compagnie dite " North Atlantic Trading Company ", examen des livres et des comptes, (int. A. K. McLean) 4011.

Compagne de la baie d'Hudson: réclamation de ses serviteurs retraités, (int. Foster) 1180, 6187.

Compagnie dite "Central Canada Manufacturers' Mutual Fire Insurance Company", bill (n° 81) la constituant en corporation, 1ère l., 1985; 2e l., 2206; comité, 4549, 4584, 4594, 4704, 3e l., 4705.

Compagnie des chantiers maritimes de Collingwood: enquête, (mot. Geoffrion demandant que le comité des comptes publics puisse siéger pendant séances de la Chambre) 3842; 3e et 4e rapports du comité des comptes publics au sujet de cette compagnie, (mot. Finlayson pour adop.) 3966.

Compagnie dite "Chatham Cordage Company", amendes à elles imposées, (int. Clements) 4180.

Compagnie de chemin de fer et de bateaux dite Lac Long et Saskatchewan, bill (n° 25) y relatif, 1ère l., 832; 2e l., 1081: comité, 2176; (mot. McIntyre pour renvoi au comité des chemins de fer et canaux) 2606; comité, 3272; 3e l., 3281.

Compagnie de chemin de fer électrique de la Colombie-Anglaise, etc., bill (n° 52) ratifiant certaines conventions entre elle et lord Strathcona, R. B. Angus, etc., 1ère l., 1339; 2e l., 1559; comité et 3e l., 2856.

Compagnie de chemin de fer et de navigation de Burrard à Westminster et à la frontière, bill (n° 71) la constituant en corporation, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3703.

Compagnie dite "Erie and Ontario Power Company", bill (n° 168), du Sénat, 1ère l., 7413; 2e l., et discussion en comité par tour de faveur, (mot. Conmee) 7692.

Compagnie dite "Fidelity Life Insurance Company of Canada", bill (n° 164) pour l'autoriser, 1ère l., 6951; 2e l., 7025; comité, 7518: comité et 3e l., 7616.

Compagnie foncière du sud de l'Alberta, travaux d'irrigation, but de la compagnie, (observ. M. S. McCarthy), débat, 2572, 2609; M. McCarthy, 2572; l'hon. M. Oliver, 2579; M. W. J. Roche, 2590; M. Knowles, 2603, 2609; M. Ames, 2622; M. McIntyre, 2634; M. Bristol, 2637; M. Turriff, 2653; suite de la discussion: M. Lake, 2724: M. Macpherson, 2733; M. Ames, 2735 et suiv.; l'h. M. Foster, 2736 et suiv.; M. Carvell, 2740; M. Bennett, 2746; M. R. L. Borden, 2751; M. Knowles, 2756; l'h. M. Oliver, 2763 et suiv.; M. A. K. Maclean, 2774 et suiv.; M. Herron, 2781 et suiv.; M. Bristol, 2792 et suiv.: M. Northrup, 2800; mot. McCarthy, 2579, mise aux voix, et rejetée, 2812-2813-2814.

Compagnie dite "Georgian Bay and Seaboard Railway Company", bill (n° 14) y relatif, 2e l., 732; comité et 3e l., 1853.

Compagnie internationale de papier, brevet, bill (n° 73) y relatif, 1ère l., 1850; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3886.

Compagnie d'irrigation Robins, demande de terrains, (int. Ames) 499, (mot. Ames pour doc.) 509; projet, travaux, achat de terres, etc., (int. Ames) 1097, 1176-1177-1178; nature du sol, eau, etc., rapport par M. Stewart, (int. Ames) 2211.

Compagnie dite "Jordan Light, Heat and Power Company", bill (n° 115) ayant pour objet de la fusionner avec la "Erie and Ontario Development Company, Limited", sous le nom de "Jordan Erie Power Company", 1ère l., 4814; 2e l., 5004; (mot. German pour discussion en comité) 7692, 7910; en comité, 8133 et suiv.: 3e l., 8134.

Compagnie dite "Lake Erie and Ontario Development Company"; fusionnement avec la "Jordan Light, Heat and Power Company", article du "News", observ. Bennett) 7100.

Compagnie dite "Lake Superior Power Company", bill (n° 125) y relatif, 1ère l., 4992; 2e l., 5084; 2e l., 5134; comité et 3e l., 5760.

Compagnie dite "Live Stock Insurance Company of Canada", bill (n° 151) afin de l'autoriser, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.

Compagnie dite "National Accident and Guarantee Company of Canada", bill (n° 29) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité et 3e l., 2856; amendements du Sénat, 4551.

Compagnie dite "Nichols Copper Company", bill (n° 119) pour prolonger validité de certains de ses brevets, 1ère l., 5084; 2e l., 5084; 2e l., 5134; comité et 3e l., 5759.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", correspondance avec elle, paiements à elle faits, (mot. Wilson pour doc.) 248; (mot. Monk pour doc.) 1106; combien d'Européens ont pris des inscriptions de homesteads d'après leur contrat avec cette compagnie? etc., moyens de propagande? etc., (int. Ross) 1186-1187; comptes non arrêtés, réclamations à payer à titre d'indemnités, (int. Foster) 1990; enquête, (avis de mot. Monk pour faire comparaître à la barre de la Chambre le témoin Beddoe) 5671, (mot. Monk à cette fin), débat, 5955 et suiv., rejetée, 6031.

Compagnie dite "Ontario and Quebec Railway and Ferry Company", bill (n° 88) la constituant en corporation, 1ère l., 2494; 2e l., 2609; comité et 3e l., 5004.

Compagnie dite "Owen-Sound Bridge and Terminal Company", bill (n° 66) la constituant en corporation, 1ère l., 1522; 2e l., 1937; retrait de ce bill, (mot. Campbell) 3841.

Compagnie du pont de la rivière Saint-Maurice: bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 5242; 2e l., 5420, 5610; comité et 3e l., 6772.

Compagnie dite "Port-Arthur Power and Development Company": bill (n° 167) pour l'autoriser, 1ère et 2e l., 7319; 2e l., 7411; 2e l., 7692, et discussion en comité.

Compagnie dite "Provincial Wrecking Company", paiements à elle faits? (int. Perley) 2928.

Compagnie dite "Prudential Life Insurance Company of Canada", bill (n° 163) pour l'autoriser, 1ère l., 6815; 2e l., 7025; comité, 7517; comité et 3e l., 7615.

Compagnie dite "Prudential Savings Company", bill (n° 80) la constituant en corporation, 1ère l., 1985; comité et 2e l., 2176; comité et 3e l., 3704.

Compagnie dite "Quebec Coal Company", réclamation au sujet du quai de Québec, (sub.) 6124.

Compagnie d'assurance dite "Residential", contre l'incendie, bill (n° 161) pour l'autoriser, 1ère l., 6704; 2e l. et comité, 7206.

Compagnie dite "Rock Life Insurance Company of Canada", bill (n° 149), afin de l'autoriser, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.

Compagnie d'assurance dite "Royal Victoria, sur la vie, bill (n° 37) y relatif, 1ère l., 1158; 2e l., 1376; comité et 3e l., 2858.

Compagnie dite "Standard Chemical Company", (mot. Robitaille pour doc.) 751; relations avec le département des Douanes et celui du Revenu de l'Intérieur, (mot. Robitaille pour renseignements) 7731 et suiv.
Compagnie dite "Sub-Target Gun Company", (mot. Foster pour doc.) 752.
Compagnie de téléphone Bell: différend avec ses employés, enquête, (sub.) 6805.
Compagnie de téléphone de Bonaventure et Gaspé: bill (n° 126), du Sénat, ayant pour objet de la constituer en corporation, 1ère l., 5085; comité et 3e l., 6186.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan; imposition de ses terres, (int. Lake) 3479.
Compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan et du chemin de fer de la baie d'Hudson, bill (n° 11) la constituant en corporation, 1ère l., 534; 2e l., 732; comité et 3e l., 2531.
Compagnie dite "Travellers' Indemnity Company of Canada", bill (n° 120) la constituant en corporation, 1ère l., 5084; 2e l., 5134; comité et 3e l., 5447.
Compagnie dite "North Western Trusts and Loan Company", bill (n° 31) la constituant en corporation, 1ère l., 832; 2e l., 1081; comité, 4137.
Comptes publics: dépôt, (int. Borden) 9; (mot. Borden pour dépôt de doc. devant le comité des) 2560, (observ. Borden) 3573 et suiv.; 3e et 4e rapports, (mot. Finlayson pour adop.) 3966; 6e rapport, (mot. Barker pour discussion, et impression, inscription, aux procès-verbaux, du texte des délibérations accompagnant ce rapport) 4924, (débat sur conclusions du sixième rapport, 5184 et suiv.; suite du débat sur le sixième rapport, concernant construction du Transcontinental) 5244 et suiv.; amend. Walsh, 5271; sous-amend. Johnston, 5272, adopté, 5277; comité des, (mot. Laurier, demandant que ce comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre) 5731; comité des, (mot. Geoffrion pour adop. du 11e au 24e rapport inclusivement) 6952; (mot. Borden concernant les documents déposés devant le comité) 7321.
Conférence coloniale de Londres : quand ? Le Canada y sera-t-il représenté ? etc., (int. Monk) 922 ; le Gouvernement y proposera-t-il un tarif de préférence interimpérial ? (int. Monk) 924-925 ; programme, (int. Monk) 2720 ; correspondance à ce sujet, (mot. Monk pour doc.) 3096 ; date ; attitude du Gouvernement canadien, (int. A. Lavergne) 3282 ; impression des documents, (int. Foster) 3382 ; le premier ministre y assistera-t-il ? (int. Borden), débat, 5422 et suiv.; correspondance, (int. Borden), débat, 5694 et suiv.; dépenses des ministres, (sub.) 8209.
Conférence interprovinciale au sujet des subventions aux provinces : rapport, (int. Smith) 503 ; documents y relatifs, dépôt, (int. Borden) 728.
Conseil impérial : création, correspondance à ce sujet, dépêche publiée dans la "Gazette", de Montréal, (int. Bourassa) 4817.
Conseil privé : bureau, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852.
Conserves alimentaires : inspection, (projet de résolution Fisher) 542 ; inspection, nomination d'inspecteurs, (mot. Fisher), débat, 832 et suiv.; bill (n° 33) à l'effet de pourvoir à l'inspection des conserves en boîtes, des
Conserves alimentaires—*Suite.*
viandes et du poisson, 1ère l., 868 ; 2e l., et comité, 1347 et suiv.; comité, 1664 et suiv.; 2052 et suiv.; 3e l., 2302 ; (amendements du Sénat) 6958 ; 3e l., 6960, 6961.
Convention de Berne : proclamation par les tribunaux du Canada, (int. Devlin) 7916.
Cook, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5013.
Copper-Cliff : bureau de poste, enquête, (int. Boyce) 4181 ; (mot. Boyce pour doc.) 4601.
Cour d'appel dans la Colombie-Anglaise : établissement, (int. Ross) 5102.
Cour du Banc du Roi au Manitoba : nomination d'un nouveau juge, (int. W. J. Roche) 5012.
Cour d'échiquier : cause le Roi et Lyon vs McKenzie et al, (mot. Herron pour doc.) 2929, (dépôt par l'hon. M. Oliver) 4992 ; registraire, appointements, (sub.) 6443; traitement du registraire, (projet de résol. Aylesworth) 7458 ; bill (n° 171) pour modifier la loi à ce sujet 1ère l., 7459 ; 2e l., comité et 3e l., 7756-7757.
Cour supérieure de la province de Québec : juges ayant demandé un congé depuis six mois, (int. Delisle) 3073.
Cour suprême du Canada : bill (n° ) ayant pour objet de modifier la loi relative aux appels de la province de Québec devant la cour suprême, 1ère l., 1657 ; nomination d'un nouveau juge choisi parmi le barreau de la province de Québec, (int. Delisle), 3073 ; (sub.) édifice, annexe à la bibliothèque, 3742 ; bibliothèque, achat de livres, (sub.) 7908.
Cour suprême de la Colombie-Anglaise : poste de juge offert au plus haut enchérisseur, (observ. Aylesworth) 600 ; (int. Macpherson) 744, nomination de M. le juge Clements, (int. McCarthy) 1093.
Cour suprême du Nouveau-Brunswick: réorganisation, (mot. Crocket pour doc.) 3758-3759 ; nomination d'un septième et nouveau juge, (int. Foster) 6953.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, vacance (int. Borden) 244, 2277 ; débat, 2277 et suiv., 3077: 3093, 7202, (mot. Borden pour doc.) 250; (int. Borden), débat, 4043 et suiv.; proposition d'amendement, 4049, mise aux voix et rejetée, 4077; vacance, (int. Boyce) 6953; vacance, nécessité de nommer un nouveau juge, (observ. Borden) 5677.
Cour suprême de la Saskatchewan : traitement des juges, (projet de résol. Aylesworth) 6564.
Cow-Bay (Port-Morien), brise-uames, (sub.) 6198.
Crapaud, I.P.-E., dragage, coût, etc., (int. McLean) 3075.
Creek Gibson : travaux, (int. Martin) 2659.
Creek Maclaren : chaussée, parachèvement, (int. Hughes) 484.
Cross-Point : quai, achat de bois pour prolongement, (int. Bergeron) 1445 ; quai, (sub.) 6275.
Cuivre : achat depuis le 1er puillet 1906, (int. Wm Wright) 4009.
Culloden : brise-lames, (sub.) 6199.
Cunning-Cove : quai, chemin y conduisant, (int. Perley) 2928.

DALHOUSIE : port, travaux, (sub.) 6254.
Damen, William A., brevet d'invention, bill (n° 8) y relatif, 1re l., 533 ; 2e l., 732 ; en comité, 1805, 1853 ; 3e l., 1853 ; amendement Pringle, 1806, retiré (M. Bergeron) 1853.

Dauphin : édifice public, (sub.) 8044.
Dayley, M. B. A., emploi, (int. Armstrong) 2048.
Débats : comité des, nomination, (mot. Laurier) 578, 579 ; responsabilité concernant la publication des procès-verbaux et du compte rendu des débats, (observ. Laurier, Fisher et Bergeron) 3774, 3789 ; inaction du comité, (observ. Bergeron) 7201 ; compte rendu officiel, appointements des traducteurs, augmentation, (sub.) 8199; (discussion): M. Bergeron, 8199 et suiv.; l'hon. M. Foster, 8199, 8202 et suiv.; l'hon. M. Lemieux, 8200, 8205, 8207 ; l'hon. M. Fielding, 8200, 8203 ; M. Ethier, 8201 et suiv.; M. l'Orateur, 8203 et suiv.; l'hon. M. Fisher, 8207 ; M. Henderson, 8207.
Débats : publication de la version française, retard, (observ. Bergeron) 602, (observ. Beauparlant) 3658, observ. A. Lavergne, son projet de résolution concernant l'usage officiel de la langue française, (voir aussi " Langue française ", lettre " L "); discussion : M. A. Lavergne, 3765 et suiv.; M. Bourassa, 3779 et suiv.; M. Sproule, 3780, 3785 et suiv.; l'hon. M. Fisher, 3789 et suiv.; M. Bergeron, 3789 et suiv.
Décrets de l'Exécutif : codification, commission à cette fin, (int. Foster) 4807, (int. Borden) 5102.
Denrées alimentaires : (voir " Conserves ", lettre ' C "); falsification, bill (n° 127) modifiant la loi y relative, 1re l., 5085 ; 2e l. et comité, 6446 ; 3e l., 6466.
Dépêches : transport entre Harbour-Au-Bouche et la gare, (int. Lancaster) 504 : entre la gare et le bateau traversier, à Cap-Tourmentin, (int. Martin) 593; expédition en Angleterre, par les steamers "Empress", (int. Daniel) 1096; transport à l'est de Toronto, (int. Macdonell) 1160; entre Nicolet et Saint-Grégoire, (int. Bergeron) 1435 ; transport par le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, marché à ce sujet, (int. Martin) 1437; transport entre Coldwater et Lovering, (int. Bennett) 2211; entre Victoria-Harbour et la gare, (int. Bennett) 2212; transport à Lansdowne, (int. Taylor) 2665; transport dans district de Michipicoten, (int. Boyce) 2922; transport entre la rivière au Saumon et Hectanooga, soumissions, (int. Boyce) 4760.
Dépenses casuelles en général, immigration chinoise, etc., (sub.) 7092.
Dépenses publiques: (motion de blâme par M. R. L. Borden), débat, 8073 et suiv.; mise aux voix et rejetée, 8091-8092.
Députés: démission d'un député, (l'hon. C. S. Hyman), 3; députés nouveaux, 3, 484, 1428, 5179, 5241; députés présentés, 3, 533, 1522, 4412, 4508, 5241 ; élection de M. Jacques Bureau, (M. l'Orateur) 4176; distribution des sièges des députés, (observ. Talbot) 6065.
Détroit de Northumberland: possibilité de construire tunnel sous ce détroit, le Gouvt fera-t-il faire études et rapport à ce sujet? (int. J. J. Hughes) 6564.
Dimanche: loi concernant l'observance du, interprétation, (int. Ames) 4760; prohibe-t-elle la distribution de publications américaines pour les écoles du dimanche? (int. Marshall) 5181; services d'hommes de loi, (sub.) 7091.
Dion, Ulric: emploi, (int. A. Lavergne) 7094.
Discours du trône, 3, 8223; retard dans distribution du texte imprimé, (observ. Taylor) 6; mot. Laurier pour mise à l'étude, 5.
Distilleries et brasseries: défense de vendre leurs produits pour consommation locale dans les municipalités où la loi de tempérance a été appliquée, pétitions à cette fin, (int. Taylor) 4595.
Documents: dépôt d'un état indiquant documents dont dépôt fut ordonné au cours de la dernière session, (int. Borden) 602; (demande de divers documents par M. R. L. Borden) 1913, (par l'h. M. Foster) 2276, dépôt des documents, retard, (observ. Northrup) 2851, (observ. Foster) 3000, (rép. par l'h. M. Oliver, l'h. M. Aylesworth et l'h. M. Emmerson à observ. Foster) 3094; (nouvelles observ. Foster) 3094; documents demandés, liste, (mot. Borden demandant dépôt de ces documents) 3742; traduction et impression, retard, (observ de M. A. Lavergne), débat, 3765 et suiv.; M. Bourassa, 3781 et suiv.; (demandes de divers documents par MM. J. D. Reid, W. F. Maclean, Foster et Macdonell) 4016, 4017; (demande de documents par M. R. L. Borden) liste, 6064, 7730, 8212.
Dorchester: quai, (sub.) 8046.
Douanes: remboursement de droits, (mot. Foster pour doc.) 602; droits perçus sur instruments aratoires, outils, etc., (int. Henderson) 980; droits perçus, en 1905-1906, sur certains instruments, aratoires et autres, (mot. Henderson pour doc.) 1104-1105; droits perçus à Sydney-nord, Sault-Sainte-Marie, droits sur voitures de fermes, (int. Lefurgey) 2206; ministère des Douanes, (sub.): administration, 2854; modification de la loi des douanes, (mot. Paterson pour comité sur projet de résolution) 5017; bill (n° 134), concernant les droits de douane, 1ère l., 5172; 2e l. et comité, 5678 et suiv., comité, 5732 et suiv., amend. Schaffner à l'item 445, 5743, rejeté, 5798; amendements à la loi des douanes, lus et adoptés, 5798; 3e l. du bill, 5798; amendement Borden demandant renvoi de la 3e l., et réservant au Parlement d'autoriser le Gouverneur en conseil à appliquer le tarif intermédiaire, 5801, rejeté, 5812-5813-5814; 3e l. et adop., 5814; conduite du ministre relativement à l'incendie d'une certaine propriété, (observ. Johnston) 5892; modification de la loi des douanes, projet de résol. Paterson à cette fin, 6969 et suiv.; bill (n° 165), à cette fin, 1ère l., 6979; 2e l., comité et 3e l., 7728.
Doucet's-Landing: quai de pilotis, (sub.) 6276.
Doukhobors: recensement de leurs colonies en 1905 et 1906, rapport de M. Spears, (mot. Ames pour doc.) 2214; établissements dans la Saskatchewan depuis le 1er octobre 1906, (mot. Cash pour doc.) 4601.
Dolsen: cimetière, travaux de protection, (int. Clements) 4599.
Dover: quai, (sub.) 8046.
Dragage: dans les Provinces maritimes, (sub.) 7192.
Dragueurs: état relatif aux noms, domiciles, départs, etc., des dragueurs " W. S. Fielding ", " Saint-Laurent " et " George McKenzie ", (mot. McLean pour doc.) 287.
Dragueur " W. S. Fielding ": creusage à Pictou, (int. A. A. McLean) 1663, 1854; vote du premier crédit pour construction, où construit? etc., (int. Taylor) 3287.
Dragueur " Galveston ": achat, (int. Monk) 594.

Dragueur "Montague", où employé en 1906? (int. T. Chisholm) 3075; équipage, dépenses, etc., (int. Martin) 3289.
Dunnville: salle d'armes, (int. Lalor) 490.
Dubé, R. P.: renvoi de service, rapport au sujet de l'incendie de "l'Aberdeen", (mot. Gauvreau pour doc.) 2040.

ECOLES d'instruction militaire, (int. Northrup) 492.
Edifices publics: accès dangereux, (observ. Taylor) 179; coût, (int. Armstrong) 1436, (sub.) 4150; salaires des surveillants, aides, etc., (sub.) 4175; effondrement de la tour de l'Ouest, enquête, frais, (int. Blain) 4815.
Edmonton: pavillon pour les immigrants, (sub.) 4168; édifice public, (sub.) 8045.
Elections: fédérales contestées, M. l'Orateur, 1; élection de London, enquête, (int. Blain) 234; élections de 1904, proclamations affichées dans certains comtés du Manitoba, (mot. Roche pour doc.) 287; élections fédérales: bill (n° 16) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 633; élections de London, 1905, Elgin-est et Bruce-nord, 1906, instructions données, etc., (mot. Barker pour doc.) 831; manœuvres frauduleuses de Z. Hall, receveur de la poste à l'Anse Sainte-Croix, N.-E., (int. Borden) 1099; élection contestée, pétition renvoyée, (division Saint-Antoine, Montréal) M. C. Marcil, 1520; élection de M. Devlin à Nicolet, appels aux préjugés et au fanatisme, (voir "Nicolet", lettre "N"); élection à London, (int. Foster) 1852; M. Jacques Bureau solliciteur-général, nouvelle élection à Trois-Rivières, bref, (M. l'Orateur) 3200: élection à London, mandat de "supersedeas", (M. l'Orateur) 3381; ingérence des employés publics dans les élections, (observ. Borden), débat, 6863 et suiv., (mot.) 6869, rejetée, 6890.
Electricité: exportation de l'énergie électrique et de certains liquides et gaz, bill (n° 60) ayant pour objet de la réglementer, 1ère l., 1340; 2e l. et comité, 2302, 4765; prop. d'amendement Lancaster, 4766, rejetée, 4804; prop. d'amendement Borden, 4805, adoptée, 4805; comité, 4819; inspection, appointements, (sub.) 6811, 6812; bill (n° 111) concernant l'inspection des installations électriques, 1ère l., 4759; 2e l. et comité, 7223 et suiv.; 3e l., 7455; bill (n° 60) 3e l., 5103, amend. Borden, 5104, rejeté, 5110; amend. Sproule, 5110, rejeté, 5114; amend. Lancaster, 5114, rejeté, 5125: (amendement du Sénat) 6957, adopté, 6958.
Emerson: percepter de douanes à, maintien en fonctions, (int. Roche) 1611.
Emmerson, l'hon. H. R., ministre des Chemins de fer et Canaux, démission, explications: sir Wilfrid Laurier, 5724; l'hon. M. Emmerson, 5725; (observ. Borden) 5837 et suiv.
Emplois: emplois de certaines personnes, (int. Staples) 3080.
Employés publics: pensions à certains employés des chemins de fer de l'Etat, (mot. Emmerson pour comité sur projet de résolution) 1343, 1523; fonds de prévoyance, création, bill (n° 68) à cette fin, 1ère l., 1551; 2e l. et comité, 3000, 3036; 3e l., 3097; amend. du Sénat, 5019; employés à Ottawa, salaires, quels sont-ils? (int. McLean) 2208, 2362, 2720, (mot. McLean pour doc.) 2931.
Emprunts: temporaires, combien depuis 1896, (int. Foster) 243; échéance prochaine de certains emprunts, (int. Maclean) 6564, 7618.
Entrepôts frigorifiques: établissement, aide, (projet de résolution Fisher) 534 et suiv., 681 et suiv., bill (n° 20) à cette fin, 1ère l., 727; impression du bill, (int. Smith) 1130; 2e l., 2494; comité, 2539: 3e l., 2557; entrepôts frigorifiques et chambres de maturation construits par le Gouvt, vente, (int. Armstrong) 735; à quand projets de loi modifiant loi électorale? (int. Borden) 2724; transport en entrepôts frigorifiques, mesures à prendre, (mot. Smith) 5279, rejetée, 5334; entrepôts frigorifiques pour la conservation de produits d'une nature périssable, (sub.) 8036.
Entrepreneurs: dépôts par eux faits, (int. Foster) 1434, (mot. Foster pour doc.) 1613, 3575.
Epizooties: police sanitaire des, (sub.) 8036 et suiv.
Escoumains: prolongement de la jetée, (sub.) 6278.
Eskasoni, N.-E., quai, (sub.) 6206; bureau de poste, construction, (int. Bergeron) 6206.
Esquimault: bassins de radoub, etc., abandonnés par autorités impériales, dépenses, etc., (mot. Monk pour doc.) 508; frais d'entretien de cette station navale, (int. Monk) 925, 1093, défense de cette station navale, (int. Hughes) 3481.
Etudes techniques: installations du personnel, agrandissement, (sub.) 6429.
Explications sur faits personnels: M. Copp, entrefilet du "Telegram", de Saint-Jean, au sujet de la candidature du Dr Weldon dans l'élection partielle de Queen et Shelburne, 287; M. A. Lavergne, chez le premier ministre, avec délégation de libéraux de Montmagny, article du "Soleil", 2563 et suiv.; défense par M. Burrows, député de Dauphin, d'enlever du bois de sa concession forestière, pour chauffage, (article du "Telegram", de Winnipeg), M. Burrows, 2915; article du "Globe", M. Ward, 3383; article du "Nationaliste", M. Dubeau, 3968; article du "Soleil", M. A. Lavergne, 4184: juge puisné de la cour de comté de Simcoe, article du "Northern Advance", L. G. McCarthy, 4509; absence du comité des chemins de fer, article du "World", de Toronto, (M. Clements) 4527; imputations de M. Boyce, (M. Wm Roche) 7290.
Exportations: exportation de produits agricoles depuis cinq ans, (mot. E. D. Smith pour doc.) 508-509; exportation d'articles en cuir du Canada au Royaume-Uni, de 1897 à 1905, (int. Monk) 1084; exportations en Allemagne, chiffre, (int. Lalor) 1162; exportations du Canada aux Etats-Unis, par provinces, (mot. Clements) 1168; exportation de l'énergie électrique, etc., (voir "Electricité," lettre "E"); exportation d'instruments aratoires, de 1904 à 1906, (int. Henderson) 1603; exportation de pommes, de foin, de sucre et de sirop d'érable en 1905 et en 1906? (int. Desjardins) 2666; exportations en 1906, valeur, (int. Armstrong) 4010.
Exposition ichtiologique du Canada, (sub.) 6034.
Exposition de Londres en 1908, (sub.) 8039.
Exposition de Toronto et de Sherbrooke: dates, (int. Macdonell) 2674, exposition en général, (sub.) 7090.

FACTEURS et factage: (voir "Postes," lettre "P.").
Femmes, libations et rapines: allusion de M. Fowler à certains députés et ministres, (sur discussion du bill (n° 36), ayant pour

Femmes, libations et rapines—*Suite.*
objet de prévenir et de régler les grèves et lockouts) 3425 et suiv.; (voir aussi, à ce sujet : MM. Fowler, Foster, etc., lettre "F" et "Assurances," lettre "A") ; allusion de M. Fowler à certains députés, etc., motion de M. Bourassa invitant M. Fowler à prouver ses accusations ou à se rétracter, (avis) 5677, (mot.) débat sur icelle ; 5828 et suiv., mot. contraire au règlement, (déc. de M. l'Orateur, 5828-5830-5831, 5833, 5835, 5836 ; vote maintenant la décision de M. l'Orateur, 5836.

Fer : fer en gueuse, importation, à quels ports d'entrée déclaré ? (int. Bennett) 733 ; fer et acier, primes, combien payé à ce titre ? (int. Marshall) 3074 ; fer, acier et plomb, production, (int. T. Chisholm) 4179, (mot. Marshall pour doc.) 4185 ; fer et acier, primes, abrogation du chapitre 8 des statuts de 1899 et du chapitre 68 des statuts de 1903, et création de nouvelles dispositions, (projet de résol. Fielding) 4761, retiré, 5950 ; nouveau projet, 6062 ; primes, (sub.) 7092.

Fermes expérimentales ou d'expérimentation, (voir "stations agronomiques," lettre "S").

Fernie : édifice public, (sub.) 4173.

Ficelle d'engerbage : tarif, 1249 et suiv ; prime, (int. Cockshutt) 1662 ; saisies en 1906, (int. Wilson) 2208 ; machines pour la fabriquer, évaluation, droits, (int. Reid) 3746 ; projet de résolution Fielding, retiré, 5950, nouveau projet, 6062, 7726, (adopté) 7728 ; bill (n° 178) concernant la fabrication de ficelle d'engerbage au Canada, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 7728 ; amendements du Sénat, 8213.

Finance : présentation d'un bill provisoire de, (avis par l'hon. M. Fielding) 5447, 5564-5565, bill (n° 141) 1ère et 2e l., 5566 ; 2e l., comité et 3e l., 5731-5732.

Fleuve Colombie : travaux, (sub.) 7188.

Fleuve Fraser ; travaux, (sub.) 7189.

Fleuve Saint-Jean : contamination de ses eaux, (int. Wilmot) 6193 ; fleuve et tributaires, sub.) 6216 ; quais dans eaux de marée, (sub.) 6258 ; dragage, (int. Wilmot) 6819, 7193.

Fleuve Saint-Laurent : chenal, établissement au Cap-Saint-Charles, (int. Monk) 593 ; travaux au Cap-à-la-Roche, (int. Monk) 595, (sub.) 5445 ; travaux en général, coût, (int. Bergeron) 2368 ; creusage du chenal, (sub.) 5945 ; travaux à l'entrée du canal des Galops, primes, (nouveau projet de résol. Fielding) débat, 7651 et suiv., (projet de résol. adoptée) 7725 ; bill (n° 173) concernant fer et acier produits au Canada, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 7725-7726 ; (sub.) 7742.

Flore du Canada : publication d'un ouvrage à ce sujet, (int. McLean) 3263.

Foin : permis d'en couper dans le district de Prince-Albert, à qui accordés, et pour combien de temps ? (int. Bourassa) 7753, (2e réponse de l'hon. M. Oliver) 7917.

Forage, (sub.) pour trouver gaz, houille ou pétrole, 3259.

Forces hydrauliques du Canada : affermage, cession, etc., (mot. Monk pour doc.) 251.

Fort-Saskatchewan : pose d'une clôture autour d'un parc, marché avec W. A. D. Lees, (int. Roche) 734, (mot. Roche pour doc.) 831.

Found, W. A.: allocation, (sub.) 7898.

Fournitures: achetées de Geo. T. Merwin, (int. Taylor) 487; achetées de F. C. Brooks & Cie, (int. Taylor) 488; de la "Canadian Fog Signal Company", (int. Taylor) 488; de Thomas Wilson et Cie, (int. Taylor) 488 ; de Charles Strubb, (int. Taylor) 489.

MM. Fowler, Foster, Bennett et Lefurgey, députés, grands propriétaires au Nord-Ouest, spéculations à même les fonds des Forestiers Indépendants, allusions par MM. D. Ross, Carvell et Em. Devlin, (sur discussion du bill (n° 36) ayant pour objet de prévenir et de régler les grèves et lockouts) 3422 et suiv.; question de privilège, soulevée par M. Bourassa, 3541, (débat), 3541 et suiv., (suite), 4518 et suiv.; (voir aussi "Femmes", etc., lettre "F", et 'Assurances", lettre "A".

Fromage: établissements pour la maturation, combien, où situés, coût? etc., (int. Sproule) 979, (mot. Sproule pour doc.) 1187-1188; production totale de 1896 à 1906, prix, quantité consommée au Canada, exportée, etc., (int. Desjardins) 1183; nomination d'arbitres officiels à Montréal, (int. Beauparlant) 1661; manutentionnement du fromage, coût, (int. Armstrong) 4349.

Frontière: entre Canada et Etats-Unis, aux chutes Niagara, délimitation, intérêts du Canada, (mot. Lancaster pour doc.), débat, 1476 et suiv., (int. Armstrong) 1659 ,rapport de M. Daly, dépôt, (int. Armstrong) 3266.

Fruits : importation dans l'île du Prince-Edouard, (int. Martin) 1439.

Fuller, R. L.: traitement, (sub.) 7900.

Fumigation: stations de, (sub.) 3069.

Fusils: fusils Ross, achat, (int. Bergeron) 230; fusils à sous-cible, achat, (int. Stockton) 234, (mot. Foster pour doc.) 3189; fusils Ross fournis à la gendarmerie à cheval (int. Bergeron) 593, 636; fusils Sutherland, achat de hausses, (int. Foster) 744; fusils Ross, compagnie de, marchés conclus avec elle pour fournitures, (mot. Worthington pour doc.) 754; combien de fusils Ross livrés au Gouvt, de janvier à mars 1906, et payés; coût de ces fusils, etc., (int. Bergeron) 1164; fabrication à Hartford, Conn., (int. Worthington) 1444; qualité du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.), débat, 1447 et suiv., 3444; bayonettes pour le fusil Ross, (int. Worthington) 2664; importation de parties du fusil Ross, (int. Worthington) 2925; fusils à sous-cible, achat, (mot. Foster pour doc.) 3189; fusil Ross, correspondance à ce sujet, dépôt, (int. A Lavergne) 3383, 3661; fusil Ross, qualités de cette arme, (observ. Hughes), débat, 3853 et suiv.; M. Sam. Hughes, 3853, 3888 et suiv.; M. Wm Roche, 3855, 3859, 3869, 3874, 3879 ; M. Macpherson, 3859, 3880; M. Talbot, 3864, 3875, 3881, 3925 et suiv.; M. Worthington, 3877, 3881 et suiv., 3886 et suiv.; M. E. M. Macdonald, 3880; M. Johnston, 3882; M. Northrup, 3883, 3892 et suiv.; sir Frederick Borden, 3896 et suiv.; M. Bergeron, 3896 et suiv.; fusils à sous-cible, prix de revient ,etc., (mot. Foster pour doc.) 4014, 4105; usage du fusil Ross, accidents, (int. Worthington) 4182, 4183; différence entre le mécanisme du fusil Ross et celui des autres fusils, (mot. Hughes pour doc.) 4185; combien payé jusqu'à ce jour au sujet du fusil Ross? (int. Northrup) 4352, 5182; modèle des fusils Ross examinés par commission

Fusils—*Suite.*

qui a siégé en 1901, etc., (int. Worthington) 4355; rapports des commandants au sujet du fusil Ross, (int. Worthington) 4411; distribution de fusils Ross et Lee-Enfield, (int. Daniel) 4595; défauts du fusil Ross, (observ. Hughes) 5935.

GALT : bureau de poste, ameublement, etc., (int. Lennox) 744, soumissions, (int. Lennox) 1163.
Garth-Bay (lac Aylmer): quai, (sub.) 8047.
Gauvreau, C. A., député, deviendrait assistant greffier du Sénat, article de " l'Evénement ", (observ. Gauvreau) 6064.
Gaz: inspection, appointements, (sub.): 6811, 6812.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: fusils Ross à elle fournis, (int. Bergeron) 593, 636; rapport annuel, (dépôt) 3661; bateau-police à la baie d'Hudson, construction, 6124: gendarmerie, (sub.) 6949, 8056; indemnités à des membres de la gendarmerie, pour blessures, (sub.) 8058.
" George E. Smith Lumber Company ", brevet d'invention, bill (n° 10) y relatif, 1ère l., 533; 2e l., 732; 3e l., 1853.
Gervais, Alphonse: emploi, (int. Monk) 5242.
Giddens, M.: nommé secrétaire particulier du ministère du Travail, (sub.) 7907.
Glace-Bay: port, travaux, (sub.) 6209.
Goderich: port, travaux, (sub.) 7141.
Goélette Lena M. ": naufrage, (mot. Sinclair pour doc.) 3290.
Gouverneur-général : bureau du secrétaire, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 2852.
Gowan, hon. James, sénateur, démission, (int. Bennett) 3743.
Grain: exportation, (int. Daniel) 492; quantité expédiée à Montréal en 1906, (int. Bennett) 590; grain reçu à Montréal, des lacs Supérieur et Michigan, en 1906, (int. Bennett) 1082.
Grains, étalons de, impression de dépositions à ce sujet, (int.Hughes) 239.
Graines: graines de semence, division au département de l'Agriculture, combien de personnes y employées? (int. Armstrong) 1178; rapports adressés aux marchands de graines, plaintes des cultivateurs, (int. Armtrong) 1179.
Grand-Bend: jetée, dépenses, (int. Armstrong) 7144.
Grande-Bretagne et ses colonies: projet de résolution Hughes tendant à resserrer l'union entre elles), débat 2932: M. Sam. Hughes, 2932 et suiv., 2971, 2975, 2993 et suiv.; M. Bureau, 2939 et suiv.; M. T. Chisholm, 2951 et suiv.; M. C. R. Devlin, 2967 et suiv., 2990, 2992, 2995; M. E. D. Smith, 2976 et suiv.; M. Bergeron, 2978; M. W. F. Maclean, 2981 et suiv.: M. Lake, 2983 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 2985 et suiv.; M. R. L. Borden, 2989 et suiv.
Grand-Etang: protection du chenal, (sub.) 6214.
Grand-Manan: quai, (sub.) 6255.
Grands-Méchins: brise-lames, (sub.) 6281.
Grande-Rivière-de-Beaupré : quai, (sub.) 6280.
Grande-Rivière-au-Saumon : brise-lames, etc., (sub.) 8046.
Granger, Magloire, notaire: emploi, (int. Monk) 5451.
Greece's-Point, quai, bateaux qui s'en sont servis? (int. Perley) 2658.
Green, Philip D. et al.: bill (n° 155) concernant certains brevets à eux accordés, 1ère l., 6318; 2e l., 6772; comité et 3e l., 7401.
Grèves: grève de Lethbridge: en voie de règlement, (observ. Lemieux) 180; (int. Borden) 227, 287, 437; grève et émeute de Buckingham (mot. Bourassa pour doc.) 249; grève de Lethbridge, (observ. par l'hon. R. Lemieux) 439; entrevue du sous-ministre du Travail avec M. Mitchell, (int. Monk) 505; (int. Foster) 532; règlement de la grève, conditions, (int. R. Smith) 637. Grèves et chômages forcés (lockouts), bill (n° 36) ayant pour objet de les prévenir, 1ère l., 1070; 2e l., (observ. Stockton) 1377 et suiv., rép. à M. Stockton par l'h. M. Lemieux, 1426: 2e l., 3097; comité, 3188; (mot. Lemieux pour amendement du titre du bill) 3188; grèves sur chemins de fer, (int. Clare) 3289; grève des téléphonistes à Toronto, télégramme de M. King, sous-ministre du Travail, (lec. par l'h. M. Lemieux) 3381-3382; bill (n° 36): en comité, 3383 et suiv.; projet de résolution Borden tendant à prévenir et à régler les grèves, (mot. Borden demandant nomination d'un comité pour étudier moyens à prendre dans ce but) 3814, (proposition d'amendement R. Smith, mise aux voix et adoptée, 3815 ; en comité sur bill (n° 36), 3926 et suiv., 3970 et suiv., 4106 et suiv., 4601 et suiv., 4925 et suiv.; 3e l., 5134 et suiv.; amend. Borden, 5126, rejeté, 5165; mesures à prendre pour prévenir et régler les grèves, (projet de résolution Borden), (voir " Ouvriers ", lettre " O "; bill (n° 36) suite, 3e l., amendement Armstrong, 5166, rejeté, 5167; amendement Lennox, 5169, rejeté, 5170: 3e l. et adop., 5172; grèves sur le point d'éclater dans l'Ontario et la Nouvelle-Ecosse, (int. Borden) 6036; application de la loi relative aux grèves, (observ. Lemieux), débat, 6181 et suiv.; grève des houilleurs de l'ouest, (déclaration de l'h. M. Lemieux) 6328, (observ. McCarthy) 7098, (int. Foster) 7287; (observ. Bole), débat, 7328 et suiv.; (int. Borden) 7514, 7730, 8212; (int. Maclean) 7515; (communication Lemieux) 8060, 8093.
Grosse-Ile: quarantaine, (sub.) 4138; yacht pour service de quarantaine, (int. Paquet) 4178; quai, prolongement, (sub.) 6290.
Guelph: salle d'armes, (sub.) 4150.
Guerre sud-africaine: trophées présentés au gouvt canadien par le ministère de la Guerre, (int. Worthington) 491: terres aux vétérans, (mot. Hughes pour doc.) 756; soldats de la Colombie-Anglaise qui y ont pris part, (mot. D. Ross pour doc.) 3484; concession de terres aux vétérans, (int. Lake) 4815, (int. McCarthy) 7516, (int. A. A. McLean) 7754.

HADLEY, George William, bill (n° 118) ayant pour objet de lui accorder le divorce, 1ère l., 4925; 2e l., 5004; comité et 3e l., 5760.
Half-Island Cape: brise-lames, (sub.) 6218.
Halifax: bassins de radoub, abandonnés par les autorités impériales au gouvernement fédéral, (mot. Macdonell pour doc.) 250; idem, dépenses, etc., (mot. Monk pour doc.) 508; houille fournie aux casernes, (int. Foster) 739; station navale, frais d'entretien, (int. Monk) 925, 1093; propriété de l'ancienne salle d'exercice, (mot. Foster pour doc.) 1750, 3575, 4252.
Hall's-Harbour : (sub.), 6219.

Hamilton : salle d'exercice, (sub.) 4151 ; bureau de poste, (sub.) 4152 ; port, (sub.) 7145.
Hampton, N.-E., directeur du bureau de poste, intervention dans élections, (int. Stockton) 240 ; (int. Borden) 6443.
Harrison, Thomas : gratification à sa veuve, (sub.) 6137.
Haut-commissaire du Canada en Angleterre, bureau du, appointements et dépenses, (sub.) 3051 ; bureau, à Londres, (sub.) 7007.
Henderson, Alexander, hon. juge, démission, (int. Borden) 2213, (mot. Borden pour doc.) 2215.
Henderson, D.: emploi, (int. Bennett) 3757.
Herbes marines : récolte à l'île Verte, (int. Monk) 5826.
Hepburn, W. H.: emploi, (int. Herron) 1607, 2367.
Higgin's-Shore : jetée, réparations, (sub.) 6248.
Hindous : arrivée et importation au Canada, (int. Smith) 243.
Homard : reproduction artificielle à la baie d'Egmont, établissement à cette fin, (int. Lefurgey) 750 ; concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (mot. Herron) 770.
Homesteads (voir aussi Terres fédérales, lettre "Y") : concession de certains homesteads, exécution des conditions, (int. Walsh) 1985 ; homestead ¼ s. e., sect. 16, t. 28, r. 1, ouest 3e méridien ; inscription, quand et par qui faite, culture, etc., (int. Lake) 2207 ; homesteads ¼ sud-est, sud-ouest et nord-ouest, sect. 23, t. 21, r. 8, ouest 2e m., inscription, etc., (int. Lake) 2209 ; homesteads non patentés, inspection en avril 1906, (mot. Ames pour doc.) 2214-2215 ; inscriptions de divers homesteads, à qui accordées, etc., exécution des obligations, etc., (int. Boyce) 5005.
Hôpitaux de marine, (sub.) 6054 ; (voir aussi "Marine," lettre "M").
Houille : disette au Nord-Ouest, (int. Lake) 9 ; (int. Borden) 227, 287, 437 ; (observ. par l'hon. R. Lemieux) 439 ; concessions de gisements dans l'ouest, (int. Reid) 504 ; houille fournie aux casernes d'Halifax, (int. Foster) 739 ; soumissions demandées par le dépt de la Marine pour houille livrable à Sorel, (int. Ames) 746 ; concession et contrôle des houillères dans l'intérêt du peuple, (mot. Herron) 770 et suiv., amend. Knowles, 793, mis aux voix et adopté, 829-830 ; transport à Montréal, (int. Northrup) 1436; houille pour la salle d'armes de Burford, marché à ce sujet, (int. Cockshutt) 1443 ; transport sur ligne du Nid-de-Corbeau, C.P.R., prix maximum, (int. Lake) 4816, 7094.
Huile à parquet : qualités et prix, (int. Clements) 5181.
Humbolt : édifice public, (sub.) 8045.
Hutchinson, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5014.
Hydrographie: études, (sub.) 7898.
Hyman, hon. C. S., démission comme député de London, (M. l'Orateur) 3, (int. Borden) 7, 95; (int. Foster) 532; (int. Borden) 601, (observ. Borden) 868, 1224, 1522; (int. Foster) 1852; télégramme de l'hon. M. Hyman, lecture par M. l'Orateur-suppléant, 2816, (int. Maclean) 2816; (int. Foster) 2816; retrait de la démission de l'hon. M. Hyman, (observ. Laurier), débat: sir Wilfrid Laurier, 2823 et suiv., 2826-2836 et suiv.; M. R. L. Borden, 2825 et suiv., 2837; l'hon. M. Foster, 2828-2832 et suiv.; (int. Borden), débat: M. R. L. Borden, 3202; sir Wilfrid Laurier, 3204; M. Bennett, 3206; M. Aylesworth, 3207; M. Miller, 3214; pièces relatives à la démission de M. Hyman, (mot. Borden demandant renvoi à un comité) 3270, correspondance, (mot. Sproule pour doc.) 3744 ; démission de M. Hyman, (observ. A. Lavergne), débat, 4913 et suiv.: M. A. Lavergne, 4913; M. l'Orateur, (déc.) 4916; l'hon. M. Aylesworth, 4916; M. Bourassa, 4920; (mot. A. Lavergne demandant que le siège soit déclaré vacant) 4915-4916; validation de la démission de l'hon. M. Hyman, (int. Borden) 5244; démission de l'hon. M. Hyman, (int. Borden) 5730; (int. Lennox) 7385; application de la loi électorale à ce sujet, (observ. Borden) débat, 6979 et suiv., 7025 et suiv.; amendement Borden, 7003, rejeté, 7088; démission, avis reçu, (M. l'Orateur) 7448.
ILES: île Beausoleil et île Baxter, île Bone, vente, (voir "Baie Georgienne," lettre 'B"); île ou parties d'îles vendues dans le district de Muskoka, (mot. Wm. Wright pour doc.) 510.
Ile d'Alma: enlèvement de pierres, (sub.) 6294.
Iles Kaïen: titres, (mot. Borden pour doc.) 4105.
Iles de la Madeleine: brise-lames et jetée, (sub.) 6295.
Ile Panmure: quai, construction, (int. Martin) 1608.
Ile du Prince-Edouard, stations de sauvetage, (int. Martin) 239; chemin de fer: expropriation de terrains, paiements, (int.. Martin) 486; dragage, (int. Lefurgey) 498; communications avec terre ferme pendant l'hiver, (int. Lefurgey) 530, 633, (observ. Lefurgey) 728; chemin de fer; pont de Hillsborough, coût, (int. A. A. McLean) 635; communications avec terre ferme pendant l'hiver, mesures à ce sujet, (int. Martin) 741; tarifs de transport des marchandises, (int. Martin) 742 ; wagons automobiles, mise en usage sur le chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 748; vaisseaux naufragés, (mot. Lefurgey pour doc.), débat, 929 et suiv.; construction d'un tunnel, nouvelle enquête à ce sujet, (int. Lefurgey) 977; transport des dépêches par bateaux d'hiver, à qui adjugé? (int. Martin) 980; chemin de fer, collision, (observ. Emmerson) 1026; communications d'hiver avec la Nouvelle-Ecosse, (int. Chisholm) 1084; communications avec la terre ferme, (observ. Martin) 1115 et suiv., 1344 et suiv.; hangar à marchandises à Summerside, reconstruction, (int. Lefurgey) 1175; houille de qualité inférieure employée par le chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 1184; enquêtes au sujet d'employés du chemin de fer de l'I. P.-E., rapport, (int. Lefurgey) 1185; communications télégraphiques avec la terre ferme, (observ. Martin) 1344; wagons électriques sur le chemin de fer de l'I.P.-E.? (int. Martin) 1431; transport des dépêches par le chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Martin) 1437; importation de fruits, (int. Martin) 1439; stations agronomiques, établissement, (int. Martin) 1440; création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68) à cette fin, (voir "Employés", lettre "E"); subventions aux provinces, réclamations de l'I.P.-E., (int. A. A. McLean) 1856; affaires

Ile du Prince-Edouard—*Suite.*
du chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 1863; réclamations de la veuve James Wiggins et Charles McNalley, propriété incendiée par locomotive du chemin de fer de l'I.P.-E., (int. Lefurgey) 1864, (mot. Lefurgey pour doc.) 4601; service télégraphique, interruption, (int. A. A. McLean) 1865; chemin de fer de l'I.P.-E., embranchement O'Leary-West-Cape, (mot. Lefurgey pour doc.), débat, 1867 et suiv., 3575; rétablissement des communications par télégraphe, (int. Lefurgey) 1915; communications d'hiver, (int. Martin) 1987; maintien des communications, frais, (int. Lefurgey) 2046; communications télégraphiques, (int. Hughes) 2051, (int. Borden) 2052; navigation d'hiver, service des steamers, (int. Martin) 3287; communications avec la terre ferme en hiver, (mot. A. Martin pour doc.), débat, 3290 et suiv., construction d'un meilleur steamer, (int. Hughes) 3753; communications entre l'île et la terre ferme, sont-elles rétablies? (int. A. A. McLean) 3662; pêcheries, négociations avec les autorités fédérales à ce sujet, (int. A. A. McLean) 4010; transport des dépêches entre l'île et la terre ferme, (observ. Lefurgey) 4014; transport de femmes laissées dans l'île de Pictou, (int. Lefurgey) 4510; navires faisant le service entre l'I.P.-E. et la terre ferme dans quelle situation sont-ils? (int. Lefurgey) 4817, (int. Martin) 4995; réclamation du gouvt de l'île contre les autorités fédérales pour foin non livré par l'Intercolonial et pour remboursement d'argent payé sous protêt pour services des steamers "Minto" et 'Stanley", int. A. A. McLean) 5008; communications en hiver, (int. Martin) 5086; chemin de fer, (sub.): améliorations à Charlottetown, 7736; embranchement de Murray-Harbour, achat de terrain, 7736; chemin de fer de l'I.P.-E., (sub.): 7879; paiements à M. Kitchen, entrepreneur, (int. Martin) 8211.

Ile Rouge et île Verte: communications téléphoniques avec la terre ferme, (observ. Gauvreau) 973.

Ile Sainte-Anne: qui l'a louée? (int. Clements) 6192.

Ile Sainte-Hélène: il y faudrait un quai permanent, (observ. Gervais) 6178, 6180.

Iles Saint-Pierre et Miquelon: immigrants venus de ces îles, mesures prises ou à prendre pour les retenir au Canada, (int. Léonard) 5009.

Immeubles: achetés par le Gouvt depuis le 1er janvier 1904, (int. Blain) 3964, (mot. pour doc.) 4185.

Immigrants: combien arrivés en 1905? (int. Christie) 591, depuis 1904, (int. Lake) 1090; dépôt à Winnipeg, (mot. Borden pour doc.) 1105; sur quel nombre d'immigrants a-t-on payé des primes aux agents? (int. Wilson) 1162; combien arrivés depuis le 31 mars 1901 jusqu'au 30 juin 1903? (int. Lake) 1431; immigrants admis dans la milice canadienne, (int. Parent) 2719, (mot. Parent pour doc.) 3290; immigrants amenés par de fausses déclarations, M. King envoyé en Angleterre pour faire cesser ces manœuvres, (mot. R. Smith pour doc.) 3484; établissement des immigrants dans l'Ontario, article du "News", de Toronto, (int. Macdonell) 4811, 4818; agents chargés d'aider les immigrants à se trouver de l'emploi, (int. Barr) 5015; immigrants refusés, rapatriement, (sub.) 7481.

Immigration: circulaires adressées aux agents, (mot. Chisholm pour doc.) 287, (int. Lefurgey) 495; instructions aux agents, et réponses, en 1906, (mot. Lefurgey pour doc.) 600; agents dans l'Ontario, emploi, (int. Christie) 738; suspension d'agents, (int. Foster) 739; immigration dans les Provinces maritimes, encouragement, (int. Martin) 741; immigration française, le Gouvt se propose-t-il de la favoriser davantage, (int. A. Lavergne) 1181; agents pour les Cantons de l'Est, nomination, (int. Worthington) 1181, 1444; immigration française, propagande, agents, etc., (int. A. Lavergne) 1605; combien d'agents en Belgique? etc., (int. Paquet) 1861; combien d'agents en Allemagne? (int. Armstrong) 2047; immigration dans les Cantons de l'Est, du 1er juin 1896 au 1er janvier 1906? (int. Worthington) 2664; dépôts pour les immigrants, (sub.) 4139, 4168; immigration européenne, prime aux agents, article du "Star", de Montréal, (int. A. Lavergne) 4664), (mot. Bourassa pour doc.) 4764; bill (n° 143) modifiant la loi relative à l'immigration, 1ère l., 5672; 2e l. et comité, 5888; 3e l., 5892; emploi de certains agents, (int. Taylor) 5826; politique du Gouvernement au sujet de l'immigration, (observ. Lavergne), débat, 6329 et suiv., abolition des primes, (mot. Lavergne) 6340, rejetée, 6428; immigration des membres du clergé français chassés de France, fléau pour le pays, (paroles de M. Sam. Hughes) 6334, (protestation de M. Paquet contre ces paroles) 6566, (explication de M. Sam. Hughes), débat, 6839 et suiv., 6953; article du "Canada", (explication de M. Bergeron) 7287; agents et employés, (sub.) 6891; immigration, frais généraux, (sub.) 7480; loi de la Colombie-Anglaise concernant l'immigration, véto du Lieut.-gouv., (int. Lavergne) 8212.

Immigration chinoise: application de la loi y relative, (sub.) 7092.

Importations: au Sault-Sainte-Marie, (int. Boyce) 500; fruits et légumes importés depuis dix ans, (mot. E. D. Smith pour doc.) 510; sucre, d'où importé? (int. Armstrong) 588; importations du Royaume-Uni, valeur, (int. Daniel) 589; bois, quantité importée en 1905-1906, (int. Bennett) 591; fer en gueuse, à quels ports d'entrée déclaré, (int. Bennett) 733; articles en tricot, importés d'Angleterre et d'Allemagne, valeur, (int. Lalor) 750; articles importés en franchise, de 1902 à 1905, (mot. J. D. Reid pour doc.) 753; tarif de transport des marchandises, (mot. Ames pour doc.) 754: tarif de transport des voyageurs, (mot. Ames pour doc.) 755; importation de tissus anglais, augmentation, de 1897 à 1905, (int. Monk) 1082, (et int. Foster) 1083; importation de verrerie de la Grande-Bretagne, augmentation, de 1898 à 1905, (int. Monk) 1084; importation de laine depuis 1897, (int. M. S. McCarthy) 1163; importations des Etats-Unis au Canada, par provinces, (mot. Clements pour doc.) 1188; importation de machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, droits, (observ. Foster), débat, 4697 et suiv.; importations de l'étranger bénéficiant de la préférence britannique, (comme coutellerie, etc., (observ. et int. Armstrong) 4996 et suiv.; importations par ports canadiens, valeur, (int. Kemp) 5243.

Impressions: comité, nomination, (mot. Laurier) 632; impression des bills en français, retards, (observ. Bergeron) 732; frais d'im-

Impressions—*Suite.*

pression depuis six ans ? (int. Verville) 5005.

Imprimerie de l'Etat: fonctionnement et administration, (mot. Verville pour doc.) 2215; employés, nommés depuis trois mois, (int. Wilson) 4013 ; M. P. M. Draper, nommé prote principal, (int. A. Lavergne) 6820, (int. Bennett) 7449.

Indiens: terres vendues depuis 1896, (mot. Armtrong pour doc.) 510, 1750, 2927: désignation des parents des enfants fréquentant l'école de Muscowequan, (mot. Lake pour doc.) 1105; achat de bestiaux pour les Indiens, (int. Herron) 1171; instruction des Indiens, livres, instituteurs, (int. Armstrong) 2666, (mot. Armstrong pour doc.) 2929-2930; terres non encore vendues, superficie, (int. Armstrong) 3076; vente de terres dans l'Algoma, (int. Boyce) 3482, permis de coupe accordés par le Gouvt, (mot. Boyce pour doc.) 3484-85; agents et instituteurs des Indiens, leurs fonctions, leurs appointements, nombre d'écoles, etc., (int. Armstrong) 3746; internats, construction, coût, (int. Armstrong) 4348; Indiens, (sub.): Ontario et Québec: services médicaux, secours, 7483; Indiens, mêmes provinces, 7490; frais judiciaires, 7495; fonds crédités aux Mississaguas, comté de Peel, 7496; inspection et estimation des bois de service, 7498: Indiens du Nouveau-Brunswick: secours, 7495; Indiens de la Colombie-Anglaise, écoles industrielles et internats, 7495; achat de terres pour Indiens de Babine, 7497; enquête de Babine, frais, 7489; Indiens de la Nouvelle-Ecosse, surveillance, 7497.

Industrie: formulaires de recensement y relatifs, (int. Armstrong) 4355.

Inspection et vente: bill (n° 162) pour modifier la loi y relative, 1ère l., 6815; 2e l., comité et 3e l., 6961, 6962, 6969.

Institut Impérial de Londres: étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.): 3072.

Instruments aratoires: remise de droits, (int. W. J. Roche) 590; exportation, de 1904 à 1906, (int. Henderson) 1603.

Intercolonial: achat de terrains à Truro, etc., (mot. Borden pour doc.) 250; achat de terrains à Halifax, (mot. Barker pour doc.) 250 ; rotonde à Halifax, construction, contrat à ce sujet, (int. Gauvreau) 503 ; service des trains à Rimouski, (int. Taylor) 636 ; embranchement de Windsor, affermage, (int. Black) 637; M. Bruce McDougal, vérificateur des comptes, (int. Barker) 736 ; achat d'huile, (int. Barker) 737; permis de circulation à sir Wm Mulock, (int. Barker) 737; tarifs de transport des marchandises à l'île du Prince-Edouard, (int. Martin) 742; gare d'Elgin-Road, agrandissement, (int. Paquet) 743 ; wagons automobiles, envoi de M. Joughins en Europe pour en étudier le fonctionnement en vue de leur mise en usage sur l'Intercolonial et le ch. f. de l'île du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 748; conduite de certains employés, (mot. Barker) 751; achat d'huile, (mot. Barker pour doc.) 831; vente de vieux fer, etc., à la " Record Foundry Company ", sommes payées par cette dernière, (mot. Barker pour doc.) 831 ; achat de fournitures de la " New Brunswick Supply Company ", (int. Ames) 1089; nouveaux emplois, (int. Crocket) 1090; accidents et indemnités, (int. Laurence) 1092, 1113; tarif-régulateur, (mot. Ames pour

Intercolonial—*Suite.*

doc.) 1156-1157; prolongement jusqu'à Montréal, bill (n° 50) modifiant acte passé à ce sujet, 1ère l., 1159; achat de terrains à Moncton, (int. Crocket) 1170; nouvelles installations à Sainte-Flavie, (int. Bergeron) 1171; ouvrages à la Rivière-du-Loup, coût, (int. Bergeron) 1171; ouvrages à la jonction de la Chaudière, coût, (int. Bergeron) 1172; nouvelles installations à Sainte-Rosalie, (int. Bergeron) 1173; division de Windsor, recettes du Gouvt, (int. Black) 1180; ateliers de locomotives et de wagons à Moncton, plans, etc., (mot. Ames pour doc.) 1188; système d'annuités pous les employés, création, (mot. Macdonald) 1519, idem, (projet de résolution Emmerson) 1343, 1523; (voir à ce sujet " Employés ", lettre " E "; création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68) à cette fin, (voir " Employés ", lettre " E "); retards provenant de la mauvaise qualité du charbon, (int. Barker) 1866; transport des dépêches et des voyageurs jusqu'à Halifax, ce qui laisserait de côté le port de Saint-Jean, N.-B., (int. Stockton) 2275 ; échange de wagons avec d'autres compagnies, (int. Devlin) 2662; ateliers de Moncton, nouvelles machines, nouvelles dépenses, (mot. Crocket pour doc.) 2671; soupapes de sûreté, achat, (int. Wm Wright) 2926 ; coussinets, paiements à la Cie Servis, (int. A. McLean) 2926 ; signaux automatiques McPhee, installation, (int. Lefurgey) 2926 ; travaux, de 1897 à 1906, (mot. Sproule pour doc.) 2931 ; château d'eau à Gibson, N.-B., construction, (int. Roche) 3078 ; train express de minuit entre Montréal et Lévis, (le dépt. des Ch. f. et Canaux se propose-t-il de le rétablir? (int. Beauparlant) 3281; nouvelle station à Port-Hawkesbury-Junction, correspondance; circulation entre cet endroit et Point-Tupper, (mot. McLennan pour doc.) 3484; accidents survenus, indemnités accordées, (mot. Laurence pour doc.), débat: M. Lawrence, 3509; M. Macdonald, 3516; M. Carvell, 3521; M. Loggie, 3524; M. Sproule, 3524; l'h. M. Aylesworth, 3529; M. Lancaster, 3535 ; service des voyageurs, (int. C. Devlin) 3749; incendies causés par l'Intercolonial, indemnités, (int. C. Devlin) 3750; tapis des wagons, soumissions pour fourniture, (int. Worthington) 3750, (int. Macdonell) 3754; voitures automobiles, construction, (int. Lapointe) 3962; ferrailles trouvées dans les ruines après l'incendie des ateliers de Moncton, vente, (int. Ames) 3963; remise à locomotives à Pictou, dimensions, coût, etc., (int. Christie) 5009; gare à Pictou, construction, coût, (int. A. A. McLean) 5011; embranchement Drummond, dépenses (int. Morin) 5243; Matthews, John, agent du service des voyageurs, à Québec, parle-t-il français? (int. A. Lavergne) 7094; wagons en service sur les lignes américaines, (int. Ames) 7199, 7450; augmentation de loyer à payer au Grand-Tronc pour améliorations, (int. Borden) 7201 ; (sub.): améliorations: à Mulgrave, 7501; à Pictou, 7502; à Sydney, 7502; à Stellarton, 7502; à Sackville, 7502; à Amherst, à Newcastle, à Antigonish, à Truro, à Halifax, 7503-7504; approvisionnement d'eau à Pirate-Harbour, 7504; ateliers de locomotives et de voitures, et acquisition de terrain à Moncton, 7505, 7733; pour changer barres d'attelage sur

Intercolonial—*Suite.*
wagons à marchandises, 7511; nouvelles installations le long de la ligne, 7733; améliorations à Sainte-Rosalie, 7734; renforcement des ponts, 7735; perception du revenu de ce chemin, 7747; agrandissements à New-Glasgow, et à Saint-Jean, 7877; travaux entre Indiantown et Blackville, 7877; somme de $1,775,000 à revoter pour le roulant, 7878.
Intérieur : employés du ministère, occupation et appointements, (int. Lake) 1860 ; administration, appointements, dépenses casuelles, (sub.) 3050-3051 ; agissements de certains fonctionnaires du ministère, (observ. Northrup), débat, 4358 et suiv.; motion Boyce. 4378-4379, mise aux voix et rejetée, 4400-4401.
Interprétation : bill (n° 116) ayant pour objet de modifier l'acte y relatif, 1re l., 4814 ; 2e l., comité et 3e l., 5172.
Inverness : édifice public, (int. Blain) 6187.
Inverness-Mines, (Broad-Cove) port, (sub.) 6220.
Irrigation : cession de demandes, (int. Ames) 1862 ; irrigation des provinces de l'Ouest, études, (int. M. S. McCarthy) 4596.

Jackson, J. B.: de Leeds, Angleterre, lettre concernant commerce avec l'Allemagne, (mot. pour doc.) 6038.
Jamaïque : tremblement de terre (voir "Kingston ", lettre " K ").
Jersey-Cove : quai, (sub.) 6225.
Journaux et imprimés immoraux : transport par la poste, (observ. Stockton) 2846.
Juges : nomination d'un juge à Saint-Hyacinthe, (int. Bergeron) 1346, 2051, 2301 ; juges des cours provinciales, bill (n° 61) modifiant la loi à eux relative et ayant pour objet de les empêcher de se livrer à des occupations étrangères à leurs fonctions judiciaires, 1re l., 1429, (mot. Lennox pour doc.) 2040, 3575 ; juges en fonction, directeurs de compagnies, (int. Boyer) 2212 ; nomination d'un juge pour le district de Richelieu, (int. Bergeron) 2301 ; nomination d'un nouveau juge à la cour suprême, à être choisi parmi le barreau de la province de Québec, (int. Delisle) 3073 ; juges de la cour supérieure de la province de Québec, ayant demandé un congé depuis six mois, (int. Delisle) 3073, 3757 ; juges en retraite qui exercent le droit, (int. Delisle) 3481 ; juges des cours de comté de la Colombie-Anglaise, traitement, projet de résol., (mot. Aylesworth demandant qu'il soit biffé) 3966; choix des juges devant siéger en revision ou comme juges *ad hoc* en appel, (int. Beauparlant) 5007; juges de la cour d'appel, de la cour du banc du roi du Manitoba et des cours de comté de la Colombie-Anglaise, augmentation de traitement, (projet de résol. Aylesworth à cette fin) 5954 ; juges, Alberta et Saskatchewan, traitement, (projet de résol. Aylesworth), débat, 7648 et suiv., (voir aussi Alberta et Saskatchewan, bill (n° 146), lettre " A "); juges, Manitoba et Colombie-Anglaise, (projet de résol. Aylesworth pour augmenter leur traitement) 8001 et suiv.; bill (n° 177) à cette fin, 1re et 2e l., comité et 3e l., 8011-8012.
Just, C. F., suspension, (int. Foster) 236, (rép. par l'hon. M. Oliver) 507 ; traitement, (sub.) 6428.

KELLEY'S COVE, New-Campbellton, quai à ballast, (sub.) 6231.
Kermès San-José, ravages, (observ. Clements) 2848.
Kentville : champ de tir, achat de terrain, (int. Foster) 1434.
Kincardine : port, (sub.) 7145.
Kingston (Canada) : casernes, (sub.) 4152 ; Tête-de-Pont, murs, (sub.) 8042.
Kingston (Jamaïque) : tremblement de terre, (observ. Cockshutt) 1663 ; secours aux victimes (observ. Fielding) 1749 ; (observ. W. F. Maclean) 1899 ; secours aux victimes, message de Son Excellence recommandant secours de $50,000, (M. l'Orateur) 1937, (mot. Fielding à cette fin) 2814-2815 ; bill (n° 96) à cette fin, 1re l., 2e l., comité et 3e l., 2815.
Kittson, C. M., agent du Canada en Afrique australe, démission, (int. Wilson) 1179.

Lacs Anderson et Kennedy : curage de la décharge, (sub.) 7188.
Lac Last-Mountain (autrefois lac Long) ; décharge, travaux, (sub.) 8055.
Lac Mégantic : jetée, (sub.) 8048.
Lac Porter : creusage d'un canal, (sub.) 6236.
Lac Saint-François, (Beauce) : quais. (sub.) 6291.
Lac Saint-Jean : quais, réparations, (sub.) 6290.
Lac Supérieur : braconnage, (int. Boyce) 3483; ruine des fonds de pêche, (int. Boyce) 4182.
Lac Winnipeg : construction ou achat d'un steamer pour service, (sub.) 7899.
Lachute, P. Q., édifice public, construction, retard, (int. Perley) 1163, (sub.) 4140.
Ladysmith : édifice public, (sub.) 4174.
Lady Victoria Grenfell: décès, discours par sir Wilfrid Laurier, 2561, et par M. R. L. Borden, 2562.
Lakeville : bureau de poste, emplacement ; receveur de la poste, etc., (int. A. A. McLean) 7452.
Laine : importation, droits et remise de droits, depuis 1897, (int. M. S. McCarthy) 1163.
Lait: inspection et vente, bill (n° 84) modifiant la loi y relative, 1ère l., 2045.
Lamontagne, Cie, paiements à elle faits, (int. Monk) 3748, (rép. par sir Wilfrid Laurier) 3848.
Langue française : usage officiel, traduction, impression, etc., retards, (projet de résolution de M. A. Lavergne), débat: M. A. Lavergne, 3759 et suiv., 3785, 3786, 3787 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 3765, 3768, 3769, 3772 et suiv., proposition d'amendement, 3775, 3780 ; M. G. H. McIntyre, 3768 et suiv.; l'hon. M. Foster, 3769 ; M. C. Devlin, 3769 et suiv., 3781 ; M. Sproule, 3774, 3780, 3785 et suiv.; M. Bourassa, 3775 et suiv., 3790 ; l'hon. M. Fisher, 3789 et suiv.; M. Bergeron, 3789 et suiv.; langue française ; respect de ses droits, a-t-il été ou sera-t-il pris des mesures à cette fin par le ministère des Postes, et par le ministère des Chemins de fer ? (int. Lavergne) 6188, 6190.
Laschinger, M.: adjoint au sous-ministre des Postes, (sub.) 7906.
Lavaltrie : quai, (sub.) 6291.
Leamington, édifice public (sub.) 8042.
Lemieux, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5014.
Leopold, Louis : agent en Angleterre pour importation d'ouvriers d'élite au Canada, (int. Sinclair) 4356.

Le "Soleil", compagnie de publication, paiements à elle faits, (int. Monk) 3748, (rép. par sir Wilfrid Laurier) 3848.
Lettres : lettres chargées perdues entre Bethany et Millbrook, (int. Ward pour doc.) 1187 ; lettres recommandées, système établi à ce sujet, (int. Ward) 2921 ; coût de recommandation des lettres, depuis quand porté à cinq cents, etc.? (int. Ward) 3286 ; nombre de lettres recommandées l'année dernière ? (int. Ward) 3287.
Levés hydrographiques, (sub.) : 6052 ; steamer à cette fin dans la Colombie-Anglaise, 6054.
Lévis : édifice public, (sub.) 4140 ; forts militaires, déblaiement des terrains avoisinants, (int. Carrier) 5827 ; baraques du camp de Lévis, incendie, (int. Carrier) 5827.
Libertinage, etc., (voir "Femmes," etc., lettre "F").
"Library Bureau of Canada," bureau principal à Ottawa, (int. Bennett) 3963.
Lin de la Nouvelle-Zélande : essais de culture à la station agronomique centrale, (int. Elson) 5449.
Lincoln : quai, prolongement, (sub.) 8045.
Lindsay, Ont., salle d'exercice, construction, (int. Hughes) 232.
Lion-Head : poste de sauvetage, (observ. Sproule) 974.
Liquidations judiciaires: bill (n° 87) modifiant la loi y relative, 1ère l., 2417; bill (n° 147), idem, 1ère l., 5951; 2e l., comité et 3e l., 7212-7213.
Listes électorales: impression, (observ. Taylor) 6951.
Litiges: frais, (sub.) 7478.
Little-Currant: chenal nord de la baie Georgienne, (sub.) 7145.
Lloyd, F. H., condamné au pénitencier, (int. R. N. Walsh) 3079.
Loggie, W. S. et Cie: paiements faits à cette maison, (int. Boyce) 4180.
London: bureau de poste, (sub.) 4152; nouveaux magasins, (sub.) 4153 ; bureau de poste, améliorations, (int. Elson) 7453.
Lord Aylmer: inspecteur général des forces, démission, (int. Hughes) 6033, 6185, 6318.
Lord Selkirk: livre terrier de sa succession pour la période s'étendant de 1812 à 1835: le Gouvt en a-t-il l'original ou un exemplaire? (int. Bourassa) 5450; acte transportant résidu de sa succession à la compagnie de la baie d'Hudson, cartes et plans d'arpentage, etc., le Gouvt les a-t-il en sa possession? (int. Roche) 5673, ou va-t-il se les faire remettre, ainsi que le registre "A", de la colonie de l'Assiniboïa? (int. Broder) 7753.
"Lowrey's Claim", journal, circulation par la poste, interdite, (mot. Galliher pour doc.) 508.
Lyon, Victor Harold, bill (n° 153) afin de lui faire droit, 1ère l., 6181; 2e l., 6390; comité et 3e l., 7401.

MABOU: port, travaux, (sub.) 6227.
Machines: provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importation, droits, (observ.), débat 4697 et suiv.
Magee, M. le juge, retard à rendre jugement dans causes entendues, (int. Taylor) 916, 1988.
Magog: édifice public, construction, (int. Worthington) 2209.
Malbaie: quai, réparations, (sub.) 6295.
Malley, John: emploi, (int. Staples) 3481.
Manitoba: extension des frontières, (int. Greenway) 1859, correspondance depuis dix ans, (mot. Roche pour doc.) 2369; terres marécageuses, louage, transport à la province de Manitoba, etc., (observ. Staples), débat, 1899 et suiv.; frontières, pourparlers avec Edward Brown pour accorder à la province du Manitoba une partie du territoire réclamé par elle, (int. Bole) 3965 ; extension des frontières, sera-t-il présenté une mesure à cette fin pendant la présente session? (int. W. J. Roche) 5011; ports et rivières, (sub.) 7183.
Marble-Mountain: quai, (sub.) 6228.
Mariages: bill (n° 176) pour autoriser les tribunaux à annuler certains mariages entre mineurs, 1ère l., 7912; comité, 8062.
Marier, J. E.: emploi, (int. Lavergne) 7754.
Marieville: bureau de poste, construction, (int. Bennett) 5243.
Marine: médecin-inspecteur à Canso, (int. Ames) 499.
Marine marchande du Canada: bill (n° 108) ayant pour objet de modifier la loi y relative, 2e l., 4805; comité, 4805; 3e l., 4806; bill (n° 175), idem, 1ère l., 7910; 2e l., 7910; comité et 3e l., 7912.
Marine et Pêcheries: département, examen de la comptabilité, (int. Taylor) 733 ; (sub.): appointements et dépenses casuelles, 5937, 7892; steamers et brise-glaces, entretien et réparations, 5938, 6123; sauvetage, 5939, 5943; steamers surveillant eaux du nord du Canada, 5944; milice navale, organisation, 5945; signaux entre Montréal et Québec, 5949 ; portefeuille détenu par l'hon. M. Templeman en l'absence de l'hon. M. Brodeur, (observ. Bourassa) 6033 et suiv.; réorganisation de la comptabilité, 6124, 7892; (sub.): sauvetage, stations de, 7892.
Marins canadiens : emprisonnement à Montevideo, (int. Borden) 1430.
Martin. M. Thomas, député, décès : (discours par sir Wilfrid Laurier et M. R. L. Borden) 4664.
Meaford : port, (sub.) 7153.
Médailles : aux soldats ayant fait la campagne du Nil, (int. Hughes) 232 ; médailles, commission des, objet, etc., (int. Northrup) 6818.
Medicine-Hat : édifice public, (sub.) 4171.
Mercredi des Cendres : ajournement, (mot. Laurier) 2816.
Messages de Son Excellence le Gouverneur général : commission de régie interne, 227; budget principal, 289: remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, 1080 ; sanction royale par l'hon. juge Girouard, (M. l'Orateur) 2368, 2390, (M. l'Orateur-suppléant) 2831 ; sanction royale par l'hon. juge en chef de la cour suprême du Canada, (M. l'Orateur) 2390, 5335, 5345, 6703; budget supplémentaire, (M. l'Orateur) 5814, 7412, 8059.
Messageries, compagnies de : monopole, abolition, (int. Gauvreau) 489.
Messagerie postale : teneur de la législation y relative, (int. Armstrong) 634 ; sera-t-elle établie dès cette session ? (int. Sproule) 2418, 2660 ; agitation au Manitoba en faveur du projet, (int. Schaffner) 2920 ; tarif des messageries (observ. Jackson) 6035.
Météorologie : service, (sub.) 7898.
Métis : scrip à eux émis en 1906, etc., (int. McCraney) 4600 ; le Gouvernement a-t-il l'intention d'en émettre en 1907 ? (int. McCraney) 4600.

Middle-County : port, quai, (sub.) 6229.
Middland : port, dragage, (sub.) 7154.
Milice : y a-t-il, dans ce dépt, des employés chargés de faire inspection des magasins militaires, etc., (int. Worthington) 746 ; transport des tireurs, chaque année, (mot. Sam. Hughes) 765 et suiv.; aide à l'autorité civile depuis 1899, (int. Hughes) 926 ; officiers de la troupe permanente ayant passé examens depuis 1900, (int. Worthington) 1087 ; solde des officiers suivant les cours provisoires d'instruction, (mot. Robitaille pour doc.) 1109 ; marquage des effets militaires, bill (n° 85) modifiant code pénal (voir " code pénal ", lettre " C "); fournitures, marchés à ce sujet, (mot. Worthington pour doc.) 2215 ; ministère de la Milice, (sub.): traitement du personnel, 2913; dépôt d'armes, 37e bataillon, comté d'Haldimand, coût, (int. Lalor) 2919 ; congés administratifs et périodes d'exercices annuels, (int. Worthington) 4183 ; pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol. Borden) 4761 ; ancienne salle d'exercices militaires, (mot. Foster pour doc.) 4764 : pensions, acte applicable aux officiers hors cadre, (projet de résol. Borden) 5814; bill (n° 144) à cette fin, 1re l., comité, 2e et 3e l., 5815-5816-5817; (sub.): soldes et allocations, 5817 ; levés de plans, solde et frais de subsistance des ingénieurs, 5894 ; exercices annuels, 5907, 5936 ; appointements et salaires, 5907 ; propriétés militaires, entretien, 5907, construction et réparations, 5908 ; provisions et fournitures, 5934; frais casuels, 5935; collège militaire royal, 5935 ; arsenal fédéral, 5935 ; taxes, 5936 ; habillements et accessoires, 5911; achat d'armes, etc., et installation de champs de tir, 5935 ; salle d'armes du 5e Royal Scots, à Montréal, 5936 ; les plus anciens officiers, âge et nom, (int. Worthington) 6820, 7916 ; collusion entre M. Sam. Hughes et le ministre de la Milice, article du " Star ", (explication de M. Sam. Hughes) 7097; milice et défense, (sub.) 8208.
Miminegash : port, prolongement, (sub.) 6248.
Mines : baux hydrauliques annulés, (mot. Roche pour doc.) 1105, 1157 ; concessions minières au Yukon, combien et par qui détenues ? (int. Roche) 1608 ; bill (n° 139) pourvoyant à l'organisation, d'un département des Mines, 1re l., 5420 ; 2e l. et comité, 7387 et suiv.; comité, 7411, 7413 ; comité et 3e l., 7455-7458 ; amendement du Sénat, 8062.
Ministère : quand le représentant du Nouveau-Brunswick y sera-t-il remplacé? (int. Borden) 6318.
Mispec : brise-lames, (sub.) 6255.
Moissonneuses-lieuses McCormick et Deering, estimation, droit de douane, (int. Lake) 586.
Molloy, John Patrick : employé à titre d'inspecteur vétérinaire, (int. Staples) 6188.
Moncton : " Old Trotting Park ", expropriation, (int. Crocket) 3080, (int. Ames) 4012.
Monnaie du pays: sera-t-elle frappée en anglais et en français? (int. Lavergne) 6191.
Monnaies : monnaie d'argent des Etats-Unis, renvoyée aux Etats-Unis, par les banques canadiennes, (int. Wilson) 242.
Montagne du Dauphin (Riding Mountain) réserve forestière, concession, (int. Roche) 231.
Montréal: présidence de la commission du port, (int. Monk) 242; nominations, (int. Bergeron) 245; construction de hangars dans le port, (int. Bergeron) 246; école militaire, emplacement, choix, (int. Ames) 1854; annexe à l'hôtel des Postes, achat d'un emplacement, (int. Monk) 2301; construction d'une cale-sèche, (int. Verville) 2666; nouvelle station postale " B ", (sub.) 4141 ; commission du port, (projet de résol. Fielding autorisant le Gouvt à lui faire des avances d'argent) 5964, (débat), 7249 et suiv.: bill (n° 166) à cette fin, 1ère l., 7286; 2e l. et comité, 7782; 3e l., 7789; améliorations en aval du courant Sainte-Marie, (sub.): 6178; hôtel des postes, agrandissement, (sub.) 8041.
Moore, W. W., rapport sur conditions de certaines fabriques, (int. Chisholm) 238.
Moose-Harbour: brise-lames, (sub.) 6230.
Morgan, Henry J., situation, mise à la retraite, (mot. Stewart pour doc.) 248-49.
Mullin, J.: traitement, (sub.) 7904.
Murray-River: quai, construction, (int. Martin) 981.
Musée Victoria: (voir aussi " Ottawa ", lettre " O "), échantillons, (sub.) 3267.
McCallum, Duncan: noyé dans le canal de la Trent, (int. Hughes) 4011, 5180.
McDougall, M.: gratification pour services dans l'enquête sur le tarif, (sub.) 6157.
McGee, Thomas D'Arcy: monument à sa mémoire, (int. Chisholm) 7916.
McGillicuddy, Dan., emploi à Calgary, (int. Hughes) 6434; démission comme employé pour le comité des Débats, (observ. Gervais) 6434.
McGillivray, M., avancement et augmentation d'appointements, (sub.) 7905.
McIlreith, R. T., avocat, honoraires à lui payés, (int. Crocket) 2213, 2366 ; (mot. Crocket pour doc., et amendement Johnston) 2670, 2672.
McNiven, J. D., traitement, (sub.) 6804.
Macpherson, Arthur Léon: bill (n° 157) afin de lui accorder le divorce, 1ère l., 6442; 2e l., 6563; 2e l., 6772; comité, et 3e l., 7401.

NATURALISATION : bill (n° 22) modifiant la loi y relative, 1ère l., 832; 2e l., 1130; 3e l., 1347.
Naufrages: sur lacs Huron et Supérieur, (mot. Boyce pour doc.) 2369.
Navigation: aide, sur côte du Pacifique, (int. R. Smith) 497: navigation à l'intérieur, compagnies de, bill (n° 34) y relatif, 1ère l., 915.
Navires: construits, enregistrés, subventionnés en Canada, crédits pour défense navale, enquête sur état de la marine marchande, mot. Macdonell pour doc.) 2215; course à Lime-Kiln, réglementation, (int. Clarke) 4177.
Neepawa: édifice public, (sub.) 4747.
New-Carlisle : quai, prolongement, rupture, (int. Bergeron) 1444.
New-Westminster: édifice public, (sub.) 4174.
Nicolas, Frank, (sub.) : appointements, 3264, 3267.
Nicolet: bureau de poste, construction, (int. Bergeron) 1435; élection de M. Devlin à Nicolet, appels aux préjugés et au fanatisme, (observ. Monk), débat, 1586 et suiv.; service des trains à voyageurs entre Nicolet et Montréal, (int. C. R. Devlin) 3749 ; édifice public, (sub.) 4141.

"North Atlantic Trading Company", correspondance avec elle, paiements à elle faits, (mot. Wilson pour doc.) 248. (Voir compagnie, lettre "C".)
North-Bay: édifice public, (sub.) 4153.
North-East-Harbour, N.-E., quai, construction, (mot. Perley pour doc.) 2931.
North-Head : brise-lames, (sub.) 6255.
North-Lake, I. P.-E.: bureau de poste, emplacement, (int. A. A. Wright) 7451.
North-West-Harbour, N.-E.: feux d'alignement, combien ? (int. Wilson) 2927.
Notre-Dame-du-Portage : quai, parachèvement, (sub.) 6295.
Nouvelle : quai, endommagé, (int. Bergeron) 1445.

OBSERVATOIRE astronomique fédéral : (sub.) 7473-7474.
Ophir : receveur de la poste, nomination, salaire ? etc., (int. Boyce) 4357.
Or et argent : poinçonnage, bill (n° 137) modifiant la loi y relative, 1ère l., 5420 ; 2e l., 6184 ; comité et 3e l., 7205, 7206.
Ordres permanents, comité des, 4e rapport, (mot. Wright pour adop.) 2360 ; 5e rapport, (mot. Wright pour adop.) 2493, 2561.
Ostréiculture, (sub.) : 6084.
Ordres permanents : comité des, 7e rapport, (mot. Grant pour adop.) 6563.
Orangeville : receveur de la poste, décès et remplacement, (int. Barré) 7452.
O'Rourke, John, arrestation, (int. Fowler) 1169; emploi au bureau du comptable de l'Intercolonial, (int. Crocket) 3282, 3538.
Ottawa : hôtel des postes : réparation depuie incendie, frais, (int. Blain) 1607 ; date de l'incendie, réparations, frais, (int. Wright) 1612 ; quand construit, et à quel prix ? (int. Blain) 1855 ; commission d'embellissement, décret nommant les membres de cette commission, (mot. Foster pour doc.) 2051, état des travaux faits par la commission, (mot. Foster pour doc.) 3097 ; observatoire astronomique, ameublement, etc., (sub.) 3696, 3704 ; hôtel des monnaies, (sub.) 3720 ; édifices du parlement, agrandissement, 3722 ; annexe à l'édifice de l'Est, 3733, 4078 ; construction de nouveaux édifices, coût de l'emplacement, etc., 3734, 4079 ; édifices publics, aménagement, 4154, ventilation, éclairage, ameublement, etc., 4750 ; loyer, 4753 ; hôtel des postes, 4756 ; édifices publics, préposés aux ascenseurs, 4757 ; gaz, éclairage, etc., 4757 ; service de téléphone, 4758 ; musée Victoria, 3732 ; commission d'embellissement, séances, (int. A. A. McLean) 7095 ; édifices publics, réparations, (sub.) 8042.
Ouimet, hon. J. A., juge en retraite, président de la Banque d'Epargne, (int. Delisle) 4178.
Ouvriers : importés en vertu d'un contrat, article du "Citizen," d'Ottawa, (int. R. Smith) 919 ; conflits, entre patrons et ouvriers, mesures à prendre pour les prévenir et les régler, (projet de résolution Borden), débat, 1189 et suiv., 2674 et suiv., bill (n° 36) de M. Lemieux, à cette fin, (voir "Grèves," lettre "G").
Owen-Sound : édifice public, (sub.) 4155 ; port, dragage et pilotis, (sub.) 7156.

PAQUES : ajournement, (mot. Laurier) 5336.
Paradis, hon. Juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5012.
Parc Yoho : chemin, etc., (sub.) 7477.
Parker's-Cove ê: travaux, (sub.) 6232.
Parsboro : port, (sub.) 6232.
Pasbébiac : quai, destruction, (int. Bergeron) 1444.
Passages à niveau : (voir "bill (n° 4), chemin de fer, lettre "C").
Patrick, J. A. M., emploi, (int. Barr) 590, 596.
Patterson, rév. G. C., emploi, (int. Boyce) 4179.
Pâturage : baux, concession, (int. Ames) 502, (mot. Ames pour doc.) 509; baux en vigueur en juin 1906, (int. Ames) 1098; concession d'un terrain à Brown, Bedingfield et al., (int. Ames pour doc.) 1188 ; baux, loyer supplémentaire à défaut de paiement du loyer, (int. Ames) 1606 ; bail à J. R. Craig, (int. Ames) 1862 ; terres à pâturage, demandes d'affermage, (mot. McCarthy pour doc.) 2040 ; baux, concession à des favoris du Gouvernement, (observ. Herron), débat, 3579 et suiv., proposition d'amendement Herron, 3585, mise aux voix et rejetée, 3657-3658 ; permis de pâturage accordés dans le district de Prince-Albert, à qui et pour combien de temps ? (int. Bourassa) 7753 ; (2e réponse de l'hon. M. Oliver) 7917.
Pêche: permis pris par bateaux pêcheurs américains, (int. Sinclair) 1085; pêche du "Quahaug", espèce de moule, règlements, prix, etc., (int. Lefurgey) 1182; permission aux pêcheurs des Etats-Unis de faire la pêche dans les eaux canadiennes, (avis de motion Maclean) 1428, (observ. Maclean, débat, 1720 et suiv.), 1751 et suiv.; privilèges accordés sur la Saskatchewan-nord, (int. Ames) 1442; pêche, décret relatif au modus vivendi, permission aux pêcheurs américains de pêcher dans les eaux canadiennes, etc., (mot. Foster pour doc.) 1913; où et quand la pêche est-elle permise ou interdite dans la province d'Ontario? (int. Clements) 1990; dépenses pour encourager l'industrie de la pêche au Canada, (int. Clements) 1990 ; primes, (sub.) 7899.
Pêcheries: commission, dépenses, (int. Bennett) 749; (sub.) 6118, 6149; pêcheries ,(sub.): inspecteurs, garde-pêche et gardiens, 6065; protection des pêcheries, 6080, 6081, 6138; réclamations des gouvernements provinciaux, relativement aux pêcheries, services d'avoué, 6148.
Pedley, M., mission dans la Colombie-Anglaise, (mot. Borden pour doc.) 1157.
Peintres: salaires à Halifax, (int. Crocket) 4357.
Pénitenciers: Kingston, grâce accordée à certains détenus, (int. C. R. Devlin) 2662; employés des pénitenciers, nombre, salaires, etc., (int. Macdonell) 2920; pénitenciers, (sub.) 8197.
Pensions: (voir "Employés", lettre "E"); création d'un fonds de prévoyance, bill (n° 68) à cette fin (voir "Employés", lettre "E") pensions militaires, (voir "Milice", lettre "M").
Percé (anse du Nord) quai, (sub.) 6296.
Périodiques anglais: port, traitement plus satisfaisant aux éditeurs, (int. Chisholm) 1173.
Peterborough: salle d'armes, (sub.) 4155, 8043.
Petewawa: prise de possession de terrain où établir un camp militaire, indemnité aux concessionnaires de coupe de bois, etc., (int. Boyce) 5827, (int. White) 6704 ; (mot. Hughes pour doc.) 6952, 7100; (observ. Borden), débat, 7824 et suiv.
Petites-Bergeronnes : enlèvement de pierres, (sub.) 6296.
Petite-Rivière: améliorations, (sub.) 6234.

Petit-Rocher: brise-lames, (sub.) 6256, 8046.
Pétrole: primes à l'industrie du, bill (n° 97) ayant pour objet de modifier la loi y relative, 1ère l., 2816; 2e l., 4017; comité, 4018, 4807; 3e l., 4808; quand ce bill aura-t-il force de loi? (int. Clements) 4817; primes à l'extraction du pétrole brut, (int. T. Chisholm) 4184.
Phares: service, dépenses, (int. Taylor) 487; construction et réparations, (int. R. Smith) 496; (sub.): appointements et allocations aux gardiens, 6038; agences, loyers et frais imprévus, 6042; phares et bateaux-feux, 6042; construction de phares, etc., 6044; entretien et réparations, 7892.
Pharmacie : spécialités pharmaceutiques, inspection et réglementation, (projet de résolution Templeman à cette fin) 2724.
Phinney's-Cove: brise-lames, (sub.) 6235.
Plomb: (voir " Fer ", lettre " F ").
Pictou: port et baie, dragage, (int. Lefurgey) 585, (int. McLean) 1663, 1854; droits de port, (int. Lefurgey) 1864.
Pilotes: Les pilotes de Montréal ont-ils été invités à prendre part à l'excursion du 7 novembre 1906 à bord du " Lady Grey "? (int. Monk) 4012; nombre, limite d'âge, réduction du nombre des pilotes en service actif entre Montréal et Québec, (int. Monk) 4599; système de tour de rôle, rétablissement? (int. Delisle) 5011.
Pinette, I.P.-E., port, dragage, (int. Martin) 239.
Pisciculture, (sub.): établissements de, 6067.
Pisquid-est: receveur de la poste, destitution, (int. Martin) 928.
Poêles: importés au Nord-Ouest canadien, valeur, (int. Blain) 2366.
Poids et mesures: inspecteur pour Algoma, (int. Boyce) 2365; inspection, appointements, (sub.) 6811.
Pointe-du-Chêne: quai, (sub.) 6255.
Pointe-Edouard: dragage, (sub.) 7156.
Pointe-de-l'Eglise: aboiteau, quai, (sub.) 6197.
Pointe-au-Père: quai et brise-lames, réparations, (sub.) 6278.
Point-Prim: quai, construction, (int. McLean) 5180; quai, (sub.) 6249.
Pointe-aux-Trembles (Portneuf), quai, (sub.) 6296.
Pointe-Saint-Charles, station postale, (sub.) 8041.
Poirierville: débarcadère, (sub.) 6235.
Poisson: transport, décrets à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 3096; transport du poisson frais sur l'Intercolonial, (int. Sinclair) 5004; (sub.): école de salaison sous la direction de l'Etat, 6099; transport et conservation, 6108.
Port-Arthur : dragage, adjudication des travaux, (observ. Conmee) 8122, 8143 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William: amélioration au port et à la rivière, (sub.) 6160.
Port-Bruce: travaux, (mot. Marshall pour doc.) 508, 3383, (int. Marshall) 4816.
Port-Burwell : travaux, (mot. Marshall pour doc.) 508, 3383, (sub.) 7156.
Ports du Canada: dépenses, (sub.): 6151.
Port-Colborne: élévateur à grain, construction, (int. Bennett) 501; améliorations, (int. Bennett) 501; améliorations du port, (sub.): 6180; quai, (sub.) 7122; élévateur, (sub.) 7744.
Port-Daniel: jetée, (mot. Martin pour doc.) 753.
Port-Hastings, (N.-E.): quai, (sub.) 6237.
Port-Hood: brise-lames, coût, (int. Blain) 3281; port, (sub.) 6241.
Port-Hope et Charlotte, (N.-Y.): service de transbordeur entre, (observ. Ward), débat, 7792 et suiv.
Port-Maitland : jetée, (int. Lalor) 490, 507, (sub.) 7746.
Port-Stanley : droits de douane perçus de 1900 à 1906; (int. Jackson) 1607; dock, construction, coût, (int. Jackson) 1607; travaux, (mot. Marshall pour doc.) 508, 3383, (sub.) 7159.
Postes: conventions postales entre Canada et Etats-Unis, (int. Cockshutt) 490; messagerie postale (voir "Messagerie", lettre "M"; service de factage à Calgary et à Edmonton, (int. McIntyre) 636; service postal à Saint-Damas, Sainte-Perpétue et Saint-Pamphile, (Islet), (int. Paquet) 744; service de factage à Charlottetown, établissement, (int. Lefurgey) 749; contribution spéciale des receveurs de la poste, reçue par le Gouvt, (int. Chisholm) 1173; employés du département des Postes, augmentation d'appointements, mesure à cette fin? (int. Macdonell) 2363; bureaux de poste dans les Cantons de l'Est, combien demandés et combien établis, etc., (int. Worthington) 2664; bureaux de poste sous les prescriptions de l'Acte du service civil, (int. Porter) 2668, 2929; localités pourvues d'un service de factage, (int. Porter) 2722; ministère des Postes, (sub.): administration, 2859; lettres recommandées, système établi à ce sujet, (int. Ward) 2921; poste rurale, établissement, correspondance à ce sujet, (mot. Armstrong pour doc.) 2931; service postal, 3240; service postal extérieur, 3240; service postal (dépenses diverses), 3258; service postal du Yukon, 3258; bill (n° 113) modifiant la loi des Postes, 1ère l., 4759; 2e l., comité et 3e l., 7213-7223, amendement du Sénat, 8060; appointements des receveurs de la poste, augmentation, (int. Lennox et Monk) 5952, 6806, (int. L. Lavergne) 6817; dans les villes, (int. Taylor) 5952; employés du ministère des Postes, augmentation de leurs appointements, (int. Macdonell)6705; administration centrale, (sub.) 6806; receveur de la poste et situation du bureau de poste de Centreville, (int. Wilson) 6806; augmentation du salaire de ceux qui transportent les dépêches à la campagne, (observ. Morin) 6808; changement de noms des deux bureaux de poste de Qu'Appelle, (mot. Lake) 6808 et suiv.; augmentation du nombre de facteurs à Québec, (int. Lavergne) 6810; taxe postale entre Grande-Bretagne et Canada, réduction, (déclaration de l'hon. M. Lemieux) 6815, entre le Canada et les Etats-Unis; augmentation, (déclaration Lemieux) 6821; service postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, (observ. Lemieux) 7384; nomination d'un adjoint (M. Laschinger) au sous-ministre des Postes, (sub.): 7906; receveurs de la poste, augmentation de leurs appointements, (int. Lennox) 8000; service extérieur, (sub.) 8209.
Praught, Ed.: indemnité pour blessures reçues, (int. A. Martin) 4599.
Préférence : (Voir " Tarif de faveur ", lettre " T ").
Presse associée: subvention, (int. Kemp) 3747.
Preston, W. T. R., encore à l'emploi de l'Etat, (int. Foster) 237; nomination à un nouvel emploi, (mot. Wilson pour doc.) 597, article publié dans le " London Express ", (observ. Lennox) 3849; propagande en faveur de l'im-

Preston, W. T. R.—*Suite.*
migration en Afrique australe, au détriment de l'immigration au Canada, (int. Lennox) 3079; appréciation sur le Canada, (observ. Lennox) 3849, (int. Lennox) 5674.
Prévoyance: création du fonds de prévoyance du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'I. P.-E., bill (n° 68) à cette fin, 1ère l., 1551.
Prince-Albert: receveur de la poste, salaire, commis, etc., (int. McCraney) 1605.
Prince Arthur de Connaught: visite, frais, (sub.) 7091.
Procès-verbaux: traduction et impression, retard, (observ. A. Lavergne), débat, 3765 et suiv.
Produits agricoles: venant des pays étrangers, augmentation de droits, (observ. Paquet) 1328 et suiv.
Produits périssables: inspecteurs des, (int. Armstrong) 2049; protection de ces produits sur les steamers, (mot. Smith pour doc.) 3290.
Propriétés achetées par le Gouvt entre rue Sussex et avenue Mackenzie, (int. Morin) 244, (mot. Morin pour doc.) 508.
Propriété littéraire et artistique: bill (n° 83) modifiant loi y relative, 1ère l., 2045.
Prorogation: message de Son Excellence, (M. l'Orateur) 8210, 8220.
Provinces maritimes: représentation, (voir ce mot, sous lettre "R").
Provinces du Nord-Ouest, d'après recensement de 1906, tableaux, (dépôt par l'h. M. Fisher) 533.

QUACO: port, prolongement de la jetée de l'est, (sub.) 6256.
"Quahaug", (espèce de moule): pêche, règlements à ce sujet, prix, etc., (int. Lefurgey) 1182.
Quais: à la crique Jeannette et à l'embouchure de la rivière Thames, (int. Clements) 241; dans le district de Muskoka, gardiens, (int. W. Wright) 1101; à Hull, utilité, recettes, (int. Perley) 2207; aux lacs Nominingue, combien construits, (int. Perley) 2207. (Voir aussi, d'après l'alphabet, les noms des endroits où il y a des quais de construits): quais dans Lotbinière et Portneuf, améliorations, (sub.) 6294.
Québec, (province): ports et rivières, (sub.) 8214.
Québec, (ville): gare sur emplacement du marché Champlain, (int. A. Lavergne) 286; développement du port comme port maritime et terminus des chemins de fer, (mot. Robitaille pour doc.) 2669, 2673; garnison recrutée en Angleterre, (int. A. Lavergne) 3284; dépôts pour les immigrants, (sub.) 4141; hôpital des immigrants, reconstruction, (sub.) 4141; édifices militaires, (sub.) 4142; Québec-est, édifice public, (sub.) 4143; amélioration du port (sub.): 6158; commissaires du port, bill (n° 159) pour augmenter leur pouvoir d'emprunter, 1ère l., 6703; 2e l. et comité, 7758; 3e l., 7782; avances d'argent à la compagnie du pont, (projet de résol. Fielding) 7096, discussion, (observ. Borden) 7201, discussion, en comité, 7432 et suiv.: bill (n° 169) pour autoriser prêt selon projet de résol. Fielding, 1ère l., 7447; 2e l., 8164; comité, 8181; 3e l., 8194. Célébration du 3e centenaire de la fondation de Québec; contribution, ajournement d'un projet de résolution à cette fin, (mot. Fielding) 7646-7647.

Quibell, W. A., emploi, (int. Boyce) 2923.
Quinté Bass Pond: dépenses qu'on y a faites, (int. Porter) 3285, 3539.

RACES anglaise et française: le Gouvt se propose-t-il de travailler à leur rapprochement, et, dans ce but, de favoriser l'immigration française au Canada? (int. A. Lavergne) 1181.
Rapides du Long-Sault: barrage, (int. Broder) 7756.
Rapides Saint-André: travaux, (mot. Borden pour doc.) 1105; (sub.) 6177.
Rapports, (dépôt): Intérieur, (int. Wilson) 180; Comptes publics, 227; Marine et Pêcheries, 227; Commerce et Navigation, 227, (int. Borden) 1128; Postes, 227; Travail, 227; Poids et mesures, 227; Ordonnances du conseil du Yukon, rendues en 1906, 284; Commission des eaux limitrophes, 533; tableaux de la population du Nord-Ouest, d'après recensement de 1906, 533, Intérieur, (int. Wilson) 680, (int. Borden) 1026, 1128; dépôt, 1158; commission des assurances, (int. Borden) 1026; auditeur général, (int. Foster) 533, 1080; 2051, (dépôt) 3661; (int. Borden) 681, 728, 1026, 1128, 2419; Revenu de l'intérieur, 1130; Police fédérale, 1158; Chemins de fer et Canaux, 1158; subventions aux provinces, délibérations de la conférence à ce sujet, 1158; Rapports des ministères, dépôt, (int. Borden) 1223; Pénitenciers, 1339; Travaux publics, 1198; rapport de l'auditeur général, (dépôt) 2561, 2815; Industrie et Commerce, rapport, (dépôt) 2915; gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, rapport, (dépôt) 3661; rapport de l'auditeur général, vol. II, (dépôt) 4138; Marine et Pêcheries, 4663; Milice, 5241; Secrétariat d'Etat, 7999; actionnaires des banques autorisées, liste, 7999; recensement des salaires, bulletin I, 7999; rapport du ministre de la Milice, a-t-il été déposé? (int. Foster) 8000.
Recensement et statistiques, (sub.): 3056, 8031.
Red-Head ouverture d'un chenal dans un lac, à cet endroit, (mot. Gunn pour doc.) 2931.
Red-Island (N.-E.): dragage, (int. Bergeron) 1989, 2047.
Regina: receveur de la poste, salaire, commis, etc., (int. McCraney) 1604: bureau de poste de douane, etc., (sub.) 4172.
Remèdes brevetés: inspection, et réglementation de la vente des, (projet de résolution Templeman) 3578 et suiv., bill (n° 99) y relatif, 1ère l., 3579; ce projet de loi sera-t-il adopté au cours de la présente session? (int. Bergeron) 4583, 6037; retiré, (mot. Fielding) 7647.
Renfrew: édifice public, )sub.) 8044.
Représentation: de l'Alberta et de la Saskatchewan dans la Chambre des communes, bill (n° 51) concernant répartition d'icelle et modifiant la loi y relative, 1ère l., 1159; 2e l., 1664; (mot. Laurier amandant renvoi à un comité) 1664, (mot. Laurier pour étude des conclusions du comité) 5085; en comité, 5840; comité et 3e l., 6953, 6954; représentation des Provinces maritimes, (mot. Hughes (King, I.P.-E.) pour adresse à Sa Majesté demandant de faire amender l'Acte de l'Amérique britannique du Nord par le parlement impérial, de façon à assurer que les provinces maritimes n'auront jamais moins de représentants qu'il ne leur en fut accordé lors de leur entrée dans la confédération), débat, 2215; M. Hughes, 2215; M. Martin (Queen, I.P.-E.), 2227; M. Daniel,

Représentation—*Suite.*
2228; l'h. M. Aylesworth, 2231; M. Sproule, 2241; M. Stockton, 2243; M. Crocket, 2248; M. Macdonald, 2252; M. Maclean (York-sud) 2258; M. A. A. McLean, 2261; sir Wilfrid Laurier, 2264; M. R. L. Borden, 2270; M. L. G. McCarthy, 2273, mot. pour ajournement du débat, 2274; mise aux voix et adoptée, 2274-2275.
Réserve de Doncaster: division en lots de colonisation, (int. Desjardins) 5181.
Réserve de Garden-River: ouverture à la colonisation, (int. Boyce) 2921.
Réserve de Hot-Springs, près Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 7482.
Réserve du Lac-Croche :vente d'une partie, (int. Lake) 5010.
Réserve du Lac-du-Cygne: livrée à la colonisation? (int. Staples) 978.
Réserve de Metlakatla: arrangement y relatif, décret à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 2369.
Réserve navale canadienne: correspondance à ce sujet, (mot. Macdonell pour doc.) 2215.
Réserve de Nipissingue: forces hydrauliques, demandes de concession, (int. Bennett) 2212; remise de la réserve en tout ou en partie. (mot. Taylor pour doc.) 2669; qui a acheté l'angle nord-ouest de la réserve? (int. Bennett) 2924; ouverte à la colonisation, (int. Boyce) 7450.
Réserve du Phare, île Hope, vente du bois, (mot. Bennett pour doc.) 508.
Réserve des Six-Nations: écoles, (int. Lalor) 494.
Réserve de Soughees: négociations à ce sujet, (mot. Borden pour doc.) 1157.
Revenu de l'intérieur: sous-percepteurs, combien? Leurs noms? etc., (int. Monk) 978; ministère, (sub.): traitement du personnel, 2913.
Richibouctou : port, jetée nord, (sub.) 8047; quai, (sub.), 8047.
Richmond, N.-E., comté: acquisition d'un quai, (int. Bergeron) 1989.
Rideau-Hall : serre, effrondement, (int. Ward) 1129 ; frais d'entretien, (int. Foster) 1603. (sub.), améliorations, etc., 3732, 4755.
Riley, James : est-il encore surintendant des pilotes à Montréal, (int. Deilsle) 3758.
Rimouski : jetée, réparations, (sub.) 6301.
Riopelle, M. Joseph : commission sur expropriation des immeubles de la rue Sussex, (int. Bennett et Armstrong) 3736, 3737, 4082 et suiv., (rép. par l'hon. M. Fisher) 3736, 3737, 3744, 4082 et suiv., 4099 ; ints. Blain, Morin, Taylor et Monk) 4083-4091.
Rivière Allegash : détournement de ses eaux, (int. Michaud) 6820.
Rivières Ashouapmouchouan et Peribonka, piliers de dérivation, (sub.) 6302.
Rivière Batiscan : dragage, )sub.) 6303.
Rivière-Blanche : améliorations, (sub.) 7122.
Rivière Coquitlam : enlèvement d'obstacles à la navigation, (sub.) 7189.
Rivière-du-Loup : (Fraserville), port, améliorations, (sub.) 6303 ; dragage, etc., à l'embouchure de la Rivière-du-Loup (en haut), (sub.) 6304.
Rivière Maskinongé : dragage, (sub.) 6305.
Rivière Otonabee : pouvoir hydraulique, location, int. Bennett) 4761 ; dragage, sub.) 7172.
Rivière-Ouelle : jetée, (sub.) 6306.
Rivière-la-Pipe : quai, (sub.) 6303.
Rivière-à-la-Pluie (ou René) : navigation, clôture prématurée à cause du sable, (int. Boyce) 1182.
Rivière-aux-Renards : brise-lames, (sub.) 6302.
Rivière Saint-Claire : dragage, (int. Armstrong) 1989.
Rivière Sainte-Marie : dragage, (int. Boyce) 3482.
Rivière Saint-Maurice : dragage, (sub.) 6307.
Rivière Saguenay : dragage, etc., (sub.) 6306.
Rivière Thames : exploration, coût, (int. Clements) 241 ; quais, coût, (int. Clements) 241, inondations, (observ. Clements) 2850 ; quai, (sub.) 7172.
Rivière Vieil Homme : diversion de son cours, (sub.) 8056.
Rivière Yamaska : dragage, (sub.) 6317.
Rochon, hon. juge : dépenses de voyage, (int. Bergeron) 5014.
Rondeau : port, travaux, (sub.) 7176.
Round-Hill : quai, (sub.) 6243.
Routhier, hon. juge A. B.: retraite, pension, (int. Delisle) 5011.
Rustico : brise-lames, (int. Martin) 492 ; remorqueur employé dans le port, (int. McLean) 591 ; port, brise-lames, (sub.) 6249.

SAINT-ANDRE : dragage, (sub.) 6259.
Sainte-Anne-des-Monts: havre de refuge, (sub.) 6310.
Saint-Baniface : édifice public, (sub.) 4748.
Sainte-Catherine : édifice public, (sub.) 4156.
Saint-Charles : bureau de poste, indemnité à la directrice pour perte de son mobilier, (int. Beauparlant) 1661.
Saint-Charles de Caplan : congélateurs de boitte, primes, etc., (int. A. Lavergne) 7093.
Saint-Charles de Limoilou : quai et mur de soutènement, (sub.) 6312.
Saint-François (île d'Orléans) approche du caisson isolé, (sub.) 6313.
Saint-Fulgence: quai, (sub.) 6314.
Saint-Jean (île d'Orléans): quai, prolongement, (sub.) 6315.
Saint-Jean, N.-B., port, amélioration, (int. Daniel) 242; (sub.) 6260.
Saint-Jean, P.Q.: écuries pour la cavalerie, (sub.) 4145; anciennes casernes, vente, (int. Hughes) 4354.
Saint-Joseph : brise-lames, parachèvement, (int. Armstrong) 7144.
Saint-Louis, Horace: emploi, (int. Elson) 3756.
St. Mary: édifice public, (sub.) 4156.
Sainte-Perpétue: qui y est chef de gare? (int. Chs Devlin) 2419.
Saint-Thimothée: bureau de poste, enquête sur administration de ce bureau, (int. Bergeron) 2919.
Saint-Thomas: salle d'exercice, (sub.) 4157.
Sanction royale: 2390, 5335, 5345, 5703, 6742, 8221.
Saskatchewan: recensement, (dépôt par l'hon. M. Fisher) 1522, 2815.
Saskatoon: édifice public, (sub.) 4172.
Sault Sainte-Marie: dragage, (sub.) 7178.
Saunders, B. J.: emploi, (int. Ames) 500.
Sauvalle, Marc: appointements, (sub.) 3267.
Sauvetage: stations dans l'Ile du Prince-Edouard, (int. Martin) 239; sur la côte du Pacifique, (int. R. Smith) 496; à Toronto, (int. Macdonell) 505; stations sur les grands lacs, (int. Boyce) 1433, et sur le littoral maritime, (int. Boyce) 2369; (pour sauvetage voir aussi "Marine et Pêcheries", lettre "M").
Scotch-Cove (Pointe-Blanche) : brise-lames, (s b.) 6244.

Selkirk: édifice public, (sub.) 4748.
Sénat: vacances, quand seront-elles remplies? etc., (int. Crocket) 733, 1429, 1522, (int. Bennett) 1523; (rép. de sir Wilfrid Laurier à int. Crocket) 1613; nomination de nouveaux sénateurs pour le Nouveau-Brunswick, (observ. Crocket), débat, 1696 et suiv.; réforme du Sénat, sera-t-elle proposée au cours de la présente session? (int. A. Lavergne) 3284; nomination d'un nouveau sénateur (M. Dessaulles), pour la division de Rougemont, article de "La Patrie", (int. A. Lavergne) 4807; article de la "Gazette", (int. Taylor) 4812; nomination de M. P. H. Spohn, ancien député, au Sénat, (int. Bennett) 4809; sénateur pour division de Rougemont, nomination, (mot. Ames pour doc. y relatifs) 6186, 7203, 7729.
Sentences pour un terme indéfini, et mode de preuve, remarques du juge McMahon, (observ. Borden) 3967.
Serment: à faire prêter aux électeurs, formule, (observ. Barker), débat, 8094 et suiv.
Serments d'office, prestation, (bill n° 1), 3.
Service civil: bill (n° 156) afin de modifier la loi y relative, 1ère l., 6442; retrait du bill, (mot. Fielding) 8012.
Shephard, Arthur, agent d'immigration, (int. Staples) 3480.
Sherbrooke: salle d'exercice militaire, construction, (int. Worthington) 2663, (sub.) 4145.
Shippegan: port, améliorations, (sub.) 6262.
Simcoe: comté, plaintes contre le juge puisné de la cour de comté, (int. Conmee) 3755; édifice public, (sub.) 4158.
Sirop d'érable: mesures prises pour empêcher falsification, (int. Boyer) 2721.
Sladen, A. F., allocation, (sub.) 7900.
Smith, H., lieut.-col.: depuis quand a-t-il cessé de retirer paie comme membre de la commission des médailles? etc., (int. Northrup) 7451
Sociétés industrielles et coopératives: bill (n° 2) y relatif, 1ère l., 92; 2e l., 603; (mot. Monk pour comité spécial) 977; (observ. Monk) 7513.
Soldats anglais libérés du service: le Gouvt devrait favoriser leur établissement au Canada, (mot. Sam. Hughes) 763.
Solliciteur général: poste vacant. à quand nomination d'un autre titulaire? (int. Foster) 1852, (int. Borden) 3077.
Sorel: quai en eau profonde, (sub.) 6315.
Southport: receveur de la poste, (int.) 7453.
Spain, Osprey George Valentine, bill (n° 104) pour lui faire droit, 1ère l., 4250; 2e l., 4553; comité et 3e l., 5760.
Sparks: succession, réclamation, (int. Bennett) 735.
Spiritueux: conservation en entrepôt durant deux ans, adoption et application de la loi à ce sujet, (mot. Robitaille pour doc.) 831; droits de douane et d'accise, quels sont-ils? (int. Maclean) 1093: falsifications, mélanges, application de la loi à ce sujet, (int. W. F. Maclean) 2172 et suiv., (projet de résolution W. F. Maclean), débat, 4252 et suiv.
Stanley, (N.-B.): receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. Crocket) 7755.
Stations agronomiques: essai de l'engrais fabriqué avec du poisson, (mot. Sinclair pour doc.) 830; station centrale, suppression de la basse-cour, (int. Armstrong) 1178; établissement de stations agronomiques dans l'Ile du Prince-Edouard, (int. Martin) 1440; salaires des employés des stations agronomiques, (int. R. Smith) 2660; station centrale: animaux, instruments agricoles, foin, grain, le 1er décembre 1905 et 1906? (mot. Jackson pour doc.) 3290; stations agronomiques en général, (sub.) 4176, 8031.
Stations agronomiques—*Suite.*
Statistiques: (mot. Kemp pour doc.) 3758.
Statuts fédéraux: refonte et traduction, (sub.) 8198.
Statuts refondus: communication aux députés, quand? (int. E. D. Smith) 498, (int. Borden) 1430; (bill (n° 19) concernant la version française des statuts refondus, 1ère l., 977; 2e l. et comité, 1551, 1559; 3e l., 1593, 1596; amend. Bourassa, 1593, mis aux voix et rejeté, 1595-1596; dépôt d'un exemplaire des statuts refondus, (l'h. M. Aylesworth) 1520; distribution, (int. Foster) 1663, 1857, distribution dans l'île du Prince-Edouard, (int. Lefurgey) 2206; distribution de feuillets volants, (int. Taylor) 2663; traduction en français, (int. A. Lavergne) 3283, retard, (observ. A. Lavergne), débat: M. A. Lavergne, 3765; M. C. Devlin, 3781; M. Bourassa, 3781; M. Bergeron, 3783, 3789; l'h. M. Fisher, 3789; erreurs de texte, (int. A. Lavergne) 5450; bill (n° 148) modifiant l'annexe A des statuts refondus de 1906, 1ère l., 6058, comité, 6954; 3e l., 6958; quand version française des statuts refondus sera-t-elle imprimée? (int. A. Lavergne) 7911; bill (n° 175) pour corriger erreur dans version anglaise, concernant inspection des bateaux à vapeur: (voir à ce sujet "Marine marchande," lettre "M").
Steamers: état relatif aux noms, domiciles, départs, etc., du "Minto", du "Stanley" et du "Princess", (mot. McLean pour doc.) 287; steamers subventionnés par le Gouvt, (mot. E. D. Smith pour doc.) 509; données thermographiques recueillies à bord des steamers, (mot. E. D. Smith pour doc.) 509; steamers du C.P.R., dépêches et passagers débarqués à Halifax, (mot. Stockton pour doc.) 509; service de steamers (sub.): entre Grande-Bretagne et Canada, 7301; entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 7311; entre Saint-Jean et Glasgow, 7312; entre Saint-Jean et Digby, 7312; entre Saint-Jean, Halifax, Antilles et Amérique du Sud, 7312; entre Victoria et San-Francisco, 7313; entre Halifax et Terre-Neuve, via Cap-Breton, 7313; entre les Iles de la Madeleine et la terre ferme, 7313: entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 7313; entre Saint-Jean et Halifax, faisant escale à Yarmouth et autres ports, 7314; entre l'Ile du Prince-Edouard et Grande-Bretagne, 7314; entre Montréal, Québec et Manchester (Ang.), en été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, en hiver, 7314; entre le Canada et l'Afrique Australe, 7314; entre Bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 7316; entre Port-Mulgrave et Guysboro, 7316; entre Port-Mulgrave, Margaree et Chéticamp, 7316; entre Sydney et Whycocomagh, 7316; entre Québec et ports du Saint-Laurent jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7316; entre le Canada et l'Australie, 7317; entre Paspébiac et le Bassin de Gaspé, 7318: entre le Canada et le Mexique, 7318; nouveau steamer pour remorquage et inspection, (sub.) 7746.
Steamer "Empress": dépêche y relative (int. Lefurgey) 727.

Steamer "Empress of Britain": dernière traversée, quand arrivé à Halifax ? etc., (int. Roche) 983.
Steamer "Empress of Ireland", retard à Halifax pour attendre dépêches, (int. Daniel) 1096.
Steamer "Golspie": naufrage, (observ. Boyce) débat, 1135 et suiv.; quand et par qui amené au Canada, inspection, etc., (int. Boyce) 1432; enquête sur naufrage, rapport, dépôt (int. Boyce) 2420, 2674; service de ce steamer, (int. Boyce) 4181.
Steamer "Kestrel", enquête sur approvisionnement, rapport, (mot. Foster pour doc.) 596; achat d'approvisionnements, (mot. Reid pour doc.) 1520.
Steamer "G. A. McKeen": naufrage, (int. Lefurgey) 1186.
Steamer "Minto", retiré de la route Charlottetown-Pictou, raisons, (int. Martin) 2367.
Steamer "Monarch", naufrage, (int. Boyce) 1433.
Steamer "Osceola", appelé ensuite "Golspie": quand et par qui amené au Canada, inspection, etc., (int. Boyce) 1432.
Steamer "Neptune": appartient-il à l'Etat? Coût de l'usage, etc., (int. Reid) 3754.
Steamer "Sovinto": naufrage, (int. Lefurgey) 736, (int. J. J. Hughes) 1101.
Steamer "Stanley," retiré de la route Charlottetown-Pictou, raisons, (int. Martin) 2367.
Steamer "Strathmore", naufrage, (int. Martin) 1432.
Stockton, M. A. A., député, décès: (discours par sir Wilfrid Laurier, M. R. L. Borden, M. Daniel, (lu par M. Armstrong) 4911, 4912.
Stonefield, P. Q., receveur de la poste, démission, (int. Perley) 1163.
Stratford: salle d'armes, (sub.) 4158.
Stratton, Ira: receveur de la poste à Stonewall ? (int. Staples) 6188.
Subsides: discussion, fixation d'une date, (mot. Laurier) 226.
Subventions: aux provinces, augmentation, conférence des premiers ministres à ce sujet,, rapport, (int. R. Smith) 503, dépôt, 1158; réclamations de l'Ile du Prince-Edouard, (int. McLean) 1856; correspondance depuis 1901, (mot. A. A. McLean pour doc.) 2668; subventions aux provinces, augmentation, (projet de résolution Laurier) 5016, 5017, 5336, discussion, 5451 et suiv.; quant à l'Ile du PrinceEdouard, (int. Lefurgey) 5242; correspondance, dépôt, (int. A. A. McLean) 5244; subventions depuis la confédération, annexion de territoires, etc., (int. Lefurgey) 5448; discussion du projet de résolution Laurier, (suite, amend. Lefurgey, 5509, rejeté, 5541; amend. Martin, 5525, rejeté par M. l'Orateur, 5525; amend. Daniel, 5546, rejeté, par M. l'Orateur, 5548; autre amend. Martin, 5548, rejeté, 5548; amend. Lake, 5551, rejeté par M. l'Orateur, 5552; (rectification du compte rendu des "Débats" par M. Bergeron) 5678; adresse de la Chambre à Sa Majeté, modification à y faire, (mot. Fielding) 7247, (mot. Fielding pour discussion sur l'adresse) 7618; (mot. Fielding pour adop. de l'adresse) 7917, débat, 7917 et suiv., (mot. adoptée) 7999.
Sucre: d'où importé ? (int. Armstrong) 588; droits perçus en 1905-1906, (int. Henderson) 1085; importation de 1902 à 1906, (int. Lake) 4599.
Summers, E. W. et H. H., brevet d'invention, bill (n° 9) y relatif, 1re l., 533; 2e l., 732; 3e l., 1853.
Summerside: port, brise-lames, (sub.) 6249.
Swim: quai, gardien, (int. Perley) 2921.

Tabac: droits perçus en 1906, (int. Henderson) 1661; tabac canadien, fabrication; combien de manufactures, quantité de tabac canadien fabriqué en 1906, etc., (int. Dugas) 1986; tabac en feuilles, importé des Etats-Unis, (int. Clements) 2209; impôt, (observ. Clements) 6035, la loi d'accise à ce sujet sera-t-elle modifiée pendant la présente session ? (int. Monk) 6323 et suiv.; remise de droits sur le tabac haché, (int. Ross) 6325; tabacs importés et canadiens, timbres sur iceux, (sub.) 6815, 7498.
Tarif: tarif de faveur entre le Canada et l'Australie, (mot. Foster pour doc.) 249; revision du tarif, (mot. Fielding) 340; annexes "A" "B" et "C" du tarif, 347, 411, 413-414; dépositions recueillies par la commission du tarif, dépôt, (int. Borden) 438; impression (int. Robitaille) 734; index du tarif, à quand la distribution ? (int. Borden) 439; tarif de faveur, accordé à la Grande-Bretagne, (avis de motion Logan pour restrictions à ce sujet) 483-84; tarif intermédiaire, participation des pays étrangers à ses avantages, (int. Monk) 507; comparaison entre ancien et nouveau tarif, index, (int. Foster) 531; étude des articles du tarif, dans quel ordre ? (int. Henderson) 532; modifications, délégations à cette fin, (int. Monk) 922; le Gouvernement proposera-t-il, à la conférence coloniale, un tarif de préférence interimpérial ? (int. Monk) 924; le Gouvernement y renouvellera-t-il l'offre faite au gouvernement impérial en 1902, au sujet du traitement de faveur ? (int. Monk) 924-925; tarif douanier de l'Allemagne par rapport au Canada, droits perçus, (int. Armstrong) 1167; tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada, (mot. Armstrong pour doc.) 1189; application du tarif de faveur aux marchandises allemandes, (observ. Armstrong) débat, 6825 et suiv.; tarifs douaniers, bureau international des, contribution du Canada à son entretien, (sub.) 7092; tarif intermédiaire: négociations y relatives, (int. Foster) 8164.
Tarif, discussion en comité: 1re résolution: l'hon. M. Fielding, 543; l'hon. M. Foster, 543; l'hon. M. Haggart, 544, 552; M. Henderson, 544; l'hon. M. Paterson, 547, 554; M. R. L. Borden, 549, 555; M. Sproule, 552; M. Ames, 576; M. Kemp, 576.
Discussion en comité: 5e résolution, paragraphe (b) 873; l'hon. M. Fielding, 873; M. Sproule, 874; M. Bergeron, 880, 883, 881, 886; M. R. L. Borden, 881; M. Armstrong, 891; M. E. M. Macdonald, 900; M. Lalor, 905; M. Monk, 910.
Discussion en comité: article 4, paragraphe (c), de la première résol. et article 11: l'hon. M. Fielding, 1026-1030-1068 et suiv.; M. Crocket, 1027 et suiv.; M. R. L. Borden, 1032 et suiv.; M. Barr, 1034 et suiv.; M. Galliher, 1035; M. Lalor, 1035 et suiv.; M. E. D. Smith, 1037 et suiv.; M. Lake, 1038 et suiv.; M. Caldwell, 1042 et suiv.; M. Armstrong, 1043 et suiv.; M. Bole, 1046 et suiv.; M. Henderson, 1052 et suiv.; M. Bennett, 1054 et suiv.; M. Blain, 1058; M. Taylor, 1059 et suiv.; M. Loggie, 1063 et suiv.

Tarif—*Suite.*

Discussion en comité: article 5, 1re résol., amend. M. Fielding, droit contre mévente (dumping) des produits étrangers, 1226, adopté, 1249 ; 2e amend. Fielding, ajouter au mot "fait" les mots "ou produit" afin que la phrase se lise ainsi : "fait ou produit au Canada", 1249, adopté, 1249 ; 3e amendement Fielding, ficelle d'engerbage, 1249, résolution adoptée, 1273 ; paragraphe 6, exemption temporaire de droits spéciaux sur articles ni fabriqués ni vendus au Canada, ni offerts à tous en vente aux mêmes conditions, 1273 ; 4e amend. Fielding, ajoutant "aux mêmes conditions, conformément aux habitudes et usages du commerce", 1273, adopté, 1273 ; article 11, poursuites devant tout tribunal, 1273 ; 5e amend. Fielding remplaçant les mots "tout tribunal" par les mots "la cour suprême, la cour d'échiquier du Canada, ou toute cour supérieure ou cour de comté en Canada", 1273, 1295, adopté, 1295 ; article 2, nomination d'un juge de la cour supérieure comme commissaire, 1295 ; 6e amend. Fielding demandant insertion des mots "ou de la cour de comté", 1295, adopté, 1295 ; 1re résol. parag. 5, exception B, marchandises sujettes aux droits d'accise au Canada, (demande d'explication par M. R. L. Borden) 1295 et et suiv., (mot. Fielding demandant que le paragraphe 9 de l'article 1 soit réservé) 1297; liste A, groupe 1, animaux, 1297 ; article 4, chevaux de plus d'un an, 1297; article 5, animaux vivants n.a.p., 1303 ; article 6, porcs sur pied, la livre, 1303 ; article 7, viande fraîche, n.a.p., la livre, 1303 ; article 8, conserves de viande, de volailles, etc., 1304; article 9, volailles et gibier, n.a.p., 1304; article 10, viandes, n.a.p., la livre, 1304; article 11, présure, 1338 ; article 12, boyaux non nettoyés, 1338 ; article 13, saindoux, cottoline et stéarine, 1338 ;

L'hon. M. Fielding : article 5 de la 1re résolution, 1226, amend. contre mévente (dumping des produits étrangers, 1226, adopté, 1249 ; 2e amend. pour ajouter le mot "fait" aux mots "ou produit au Canada", 1249, adopté, 1249 ; 3e amend. ficelle d'engerbage, 1249; résolution adoptée, 1273; paragraphe 6, exemption temporaire de droits, 1273 ; 4e amend., 1273, ajoutant "aux mêmes conditions, conformément aux habitudes et usages du commerce", 1273, adopté, 1273 ; article 11, poursuites, 1273 ; 5e amend., remplaçant les mots "tout tribunal" par cour suprême, etc., 1273, 1295, adopté, 1295 ; article 2, 6e amend., 1295, adopté, 1295; 1re résol., parag. 5, exception B, 1295, motion, parag. 9, article 1, réservé 1297 ; liste A, groupe 1, 1297 ; article 4, 1297 ; articles 5, 6, 7, 1303 ; articles 8, 9, 10, 1304 ; articles 11, 12, 13, 1338 ;

Discussion en comité : article 5, 1re résol., amend. Fielding, 1226 et suiv.: M. Bourassa, 1226, l'hon. M. Foster, 1229; M. Bergeron, 1230; M. Taylor, 1231; M. Henderson, 1231; M. R. L. Borden, 1233; M. Barr, 1236; M. Miller, 1236; M. Alcorn, 1237; l'hon. M. Paterson, 1241 ; M. Lancaster, 1242; M. Loggie, 1243 ; M. White, 1247.

Ficelle d'engerbage, 3e amend. Fielding, 1249: M. R. L. Borden, 1249, 1269 ; M. Lancaster, 1250, 1267 ; M. W. F. Maclean, 1250 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 1250 et suiv.; M. Bristol, 1250 ; l'hon. M. Foster, 1251 ; M. Cockshutt, 1252 ; M. Miller, 1253 ; M. Osler, 1257 ; M. Bergeron, 1258 et suiv.; l'hon. M. Haggart, 1260 ; M. Henderson, 1260 ; M. Clements, 1263 ; M. Taylor, 1263 ; M. Schaffner, 1265 ; M. Loggie, 1265 ; M. Hall, 1265 ; M. Stockton, 1272 ; M. J. D. Reid, 1272 ; M. Bourassa, 1272.

Substitution de "cour suprême", etc., à "tout tribunal", 5e amend. Fielding, 1273 : M. W. F. Maclean, 1273 ; l'hon. M. Brodeur, 1275 ; l'hon. M. Aylesworth, 1276 ; sir Wilfrid Laurier, 1285 ; M. Bourassa, 1289 ; M. E. M. Macdonald, 1291 ; M. R. L. Borden, 1292 ;

Article 2, nomination d'un juge, 6e amend. Fielding, 1295 : M. Bergeron, 1295 ; l'hon. M. Brodeur, 1295 ;

1re résol., parag. 5, exception B, 1295 : M. R. L. Borden, 1295 ; M. Logan, 1295.

Article 4, 1297 : M. Bennett, 1297 ; M. W. F. Maclean, 1297 ; l'hon. M. Paterson, 1298 ; M. Bergeron, 1299 ; M. Osler, 1299 ; M. Martin, 1299 ; M. Miller, 1300 ; M. Henderson, 1300 ; M. W. J. Roche, 1302 ; M. Waslh, 1302 ; M. Armstrong, 1302.

Article 5, 1303 : M. Bergeron, 1303 ; l'hon. M. M. Paterson, 1303 ;

Aarticle 6, 1303 : l'hon. M. Fielding, 1303 ;

Article 7, 1303 : M. Bergeron, 1303 ; M. Henderson, 1303 ;

Article 8, 1304 : M. Bergeron, 1304 ;

Article 9, 1304: M. Bergeron, 1304;

Article 10, 1304: M. Armstrong, 1304; M. Blain, 1304; M. Henderson, 1306, 1335; M. L. C. McCarthy, 1308; M. Miller, 1312; M. Kemp, 1312; l'h. M. Brodeur, 1313 et suiv.; M. E. D. Smith, 1314; M. Bennett, 1315; M. Wright (Renfrew-sud) 1320; M. Barr, 1321; M. McKenzie, 1326; M. Paquet, 1328; M. Martin (Wellington-nord) 1332;

Articles 11, 12, 13, 1338: M. Henderson, 1338.

Discussion en comité: 1379 et suiv.

Article 1er, cire d'abeilles, fromage, œufs, 1379-80: l'h. M. Fielding, 1379; M. Lennox, 1379; M. Mclean, 1379; l'hon. M. Paterson, 1380 ;

Article 17, fromage, 1380: l'h. M. Fielding, 1380-1381 et suiv.; M. Henderson, 1380; M. Wright (Muskoka) 1382; l'h. M. Paterson, 1382; M. Blain, 1382; M. Taylor, 1385; M. Henderson, (maïs, tabac) 1387; l'h. M. Brodeur, (tabac) 1389; M. McIntyre (graine de lin) 1396; M. l'Orateur-suppléant, (déc.) 1396, 1399; M. Zimmerman, (tweeds) 1397; M. Blain (tweeds) 1397; M. Taylor 1397; M. Stockton (impôt), 1397; l'h. M. Brodeur (impôt) 1398; M. MacLaren, 1399 ;M. Crocket, 1399; M. Barr, 1400;

Article 18, beurre, 1400: l'h. M. Fielding, 1400 et suiv.; M. Elson ,1400; M. Perley, 1407;

Article 19, cacao, coques et pellicules, 1408; l'h. M. Fielding, 1408; M. Lake, 1408;

Article 20, pâte ou liqueur de cacao et de chocolat, 1408; l'h. M. Fielding, 1408; M. Lake, 1408;

Article 21, pâte de cacao, etc., sucrée, 1409; l'h. M. Fielding, 1409; M. Lake, 1409;

Article 24, chicorée, 1409: l'hon. M. Fielding, 1409; M. Blain, 1409;

Article 25, chicorée séchée au four, etc., extrait de café, 1409; l'h. M. Fielding, 1409; l'h. M. Paterson ,1409; M. Blain, 1409;

Tarif—*Suite.*

Article 26, café torréfié ou moulu, et imitations, glands, etc., 1409: l'h. M. Fielding, 1409; M. Henderson, 1409;
Article 28, thé et café verts, 1409: l'h. M. Fielding, 1409; M. Henderson, 1409;
Article 35, houblon, la livre: l'h. M. Fielding, 1409-1410; l'h. M. Paterson, 1409; M. Lake, 1409;
Article 39, amidon, la livre: l'h. M. Fielding, 1410; M. Blain, 1410;
Article 43, lait concentré ,la livre, 1410: l'h. M. Fielding, 1410; M. Barr, 1410;
Article 44, café condensé avec lait, 1410; article 45, aliments lactés, 1410: l'h. M. Fielding, 1410.
Article 46, préparations de céréales alimentaires, 1410 ; article 47, fèves, le boisseau, 1410: l'hon. M. Fielding, 1410; l'hon. M. Paterson, 1410;
Article 48, pois, par boisseau, 1410: l'h. M. Fielding, 1410; M. Blain, 1410 ;M Marshall, 1411;
Article 49, sarrasin, le boisseau, 1411: l'h. M. Fielding, 1411;
Article 50, farine de sarrasin, par 10 livres, 1411: l'h. M. Fielding, 1411;
Article 51, orge perlé, roulé, etc., 1411; article 52, orge n.a.p., le boisseau, 1411: l'h. M. Fielding, 1411; M. Blain, 1411;
Article 53, farine de maïs, le baril, 1411; article 54, maïs pour distillation, 1411: l'h. M. Fielding, 1411;
Article 55, maïs non pour la distillation, 1411: l'h. M. Fielding, 1411; M. Lancaster, 1411; M. McIntyre, (Perth-sud) 1413; M. Barr, 1413; M. McKenzie, 1414; M. Taylor, 1414; M. Martin, (Wellington-nord) 1415; M. Henderson, 1417 ;l'h. M. Paterson, 1418 et suiv.;
Article 56, avoine, le boisseau, 1421: l'h. M. Fielding, 1421; M. Lake, 1421; l'h. M. Paterson, 1421; M. Staples, 1421;
Article 57, farine d'avoine et avoine roulée, le 100 livres, 1421: l'h. M. Fielding, 1421-1424 et suiv.; M. Henderson, 1421; M. Martin (Wellington-nord) 1422; M. Crawford, 1423; M. Staples, 1423; M. Lake, 1424; M. Blain, 1425;
Discussion en comité: 1915 et suiv.
Seigle, farine de seigle, blé, riz, 1915: l'h. M. Fielding, 1915 et suiv.; M. E. D. Smith, 1915 et suiv.; M. R. L. Borden, 1915 et suiv.; M. W. F. Maclean, 1916; l'h. M. Paterson, 1916; l'h. M. Foster, 1916;
Sagou et tapioca, 1917: l'hon. M. Fielding, 1917 et suiv.; l'h. M. Paterson, 1917 et suiv.; l'h. M. Foster, 1917 et suiv.; M. R. L. Borden, 1917 et suiv.; M. Ganong, 1917 et suiv.; M. Reid, 1922; M. Barr, 1922;
Biscuits non sucrés, 1923: l'h. M. Fielding, 1923 et suiv.; l'h. M. Paterson, 1923 et suiv.; M. R. L. Borden, 1923; M. Ganong, 1923; l'h. M. Foster, 1923 et suiv.; M. Henderson, 1924;
Macaroni et vermicelle, 1924: l'h. M. Fielding, 1924; l'h .M. Foster, 1924; M. W. F. Maclean, 1924; M. E. D. Smith, 1924;
Tourteaux et farine de tourteaux, 1924 (réservé);
Foin et paille, 1925: l'h. M. Fielding, 1925; M. Barr, 1925; M. Elson, 1925; M. W. F. Maclean, 1925; M. E. D. Smith, 1925;
Graines, 1925: l'hon. M. Fielding, 1925 et suiv.; M. Cockshutt, (int. au sujet de la mise en discussion des articles 72 et 73) 1926;

Tarif—*Suite.*

Pois et fèves de semence du Royaume-Uni, 1926: l'hon. M. Fielding, 1926; l'hon. M. Foster, 1926;
Articles de fleuristes, 1926: l'hon. M. Fielding, 1926 et suiv.; M. E. D. Smith, 1926 et suiv.; l'hon. M. Foster, 1927;
Arbres, n.a.p., chardons à foulon, etc., 1927-1928: l'hon. M. Fielding, 1927 et suiv.; M. E. D. Smith, 1927; M. Blain, 1928;
Tomates fraîches, 1928: l'hon. M. Fielding, 1928, et suiv.; M. W. F. Maclean, 1928 et suiv.; M. E. D. Smith, 1928 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 1928; M. Blain, 1929 et suiv.; M. Taylor, 1931; M. Lancaster, 1932; l'hon. M. Foster, 1932; M. Campbell, 1933 et suiv.; M. Armstrong, 1935; M. Clements, 1935;
Article 85, 1937: l'hon. M. Fielding, 1937; M. W. F. Maclean, 1937; M. Henderson, 1938;
Article 86, tomates et autres légumes, 1939: l'hon. M. Fielding, 1939; M. Marshall, 1939; M. W. F. Maclean, 1939;
Article 87, légumes n.a.p.: l'hon. M. Fielding, 1940 et suiv.; M. Henderson, 1940; M. Blain, 1940 et suiv.; M. W. F. Maclean, 1941; M. Armstrong, 1941; M. Marshall, 1942 et suiv.; M. Campbell, 1943; M. Bergeron, 1944;
Article 88, conserves au vinaigre, sauces et catsups, 1944: l'hon. M. Fielding, 1944 et suiv.; M. Marshall, 1944; M. Robitaille, 1944; M. Ames, 1946; M. Ganong, 1946; M. Sproule, 1947 et suiv.; M. Zimmerman, 1947 ; M. Henderson, 1949 ;
Article 89, olives dans la saumure: l'hon. M. Fielding, 1950;
Article 90, fruits, 1950;
Articles 91 et 92, écorces de citron, de limon et d'oranges, pommes en barils, 1951: l'hon. M. Fielding, 1951 et suiv.; M. E. D. Smith, 1951 et suiv.; M. Lancaster, 1951; M. Henderson, 1952 et suiv.;
Article 93, pommes et autres fruits tapés et séchés, 1953: l'hon. M. Fielding, 1953;
Article 94, dates et figues: 1953 (réservé).
Article 95, mûres, groseilles, fraises, framboises, cerises et gadelles, 1953; l'hon. M. Fielding, 1953 et suiv.; M. E. D. Smith, 1953 et suiv.; M. Henderson, 1954 et suiv.; M. Blain, 1955; M. Wright (Renfrew-sud) 1955 et suiv.; M. J. D. Reid, 1957; M. Sproule, 1957 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 1958 et suiv.; M. Armstrong, 1960 et suiv.; M. Knowles, 1962 et suiv.; M. Lancaster, 1963 et suiv.;
Article 96, canneberges et autres fruits non dénommés ailleurs, 1968: l'hon. M. Fielding, 1968, (article réservé).
Article 97, pêches, coings, abricots et nectarines, n.a.p., 1968: l'hon. M. Fielding, 1968 et suiv.; M. E. D. Smith, 1968 et suiv.
Article 97a, prunes, 1969: l'hon. M. Fielding, 1969; M. E. D. Smith, 1969;
Melons, 1969: l'hon. M. Fielding, 1969 et suiv.; M. Macdonell, 1969 et suiv., l'hon. M Paterson, 1970 et suiv.; M. Ganong, 1970; M. E. D. Smith, 1971; M. Henderson, 1971;
Article 100, raisins, en grappes, 1972: l'hon. M. Fielding, 1972 et suiv.; M. E. D. Smith, 1972 et suiv.;
Article 101, oranges, pamplemousses, citrons et limons, 1974: l'hon. M. Fielding, 1974; M. W. F. Maclean, 1974;
Article 102, pêches, n.a.p., 1974: l'hon. M. Fielding, 1974; M. E. D. Smith, 1974 et suiv.;

Tarif—*Suite.*
l'hon. M. Paterson, 1974 et suiv.; M. W. F. Maclean, 1975 et suiv.; M. Lake, 1977; M. Marshall, 1978;
Article 103, fruits conservés dans l'eau-de-vie, etc., 1979: l'hon. M. Fielding, 1979;
Article 105, fruits en boîtes, etc., 1979: l'hon. M. Fielding, 1979, amend., adopté, 1979;
Article 106, gelées, marmelades et confitures, 1979: l'hon. M. Fielding, 1979, amend., adopté, 1979;
Article 109, amendes douces, noix, etc., 1979 ; l'hon. M. Fielding, 1979 et suiv.; M. Ganong, 1979 et suiv.;
Article 123, saumon et tous autres poissons préparés, y compris huîtres, n.a.p., 1980: l'hon. M. Fielding, 1980;
Article 124, huîtres écaillées, à la mesure, 1980: l'hon. M. Fielding, 1980;
Articles 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, huîtres écaillées, en boîtes, et huîtres en écailles; semis, naissains importés, etc.; tortues, sangsues, poisson vivant et œufs de poisson pour propagation de l'espèce, tout autre article provenant des pêcheries, 1981: l'h. M. Fielding, 1981.
Discussion en comité : 2107 et suiv.
Articles 151 et 152: jus de limon et de fruits, 2107: l'h. M. Fielding, 2107 et suiv.; l'h. M. Foster, 2107; l'h. M. Paterson, 2107;
Articles 157 et 158, alcool éthylique et méthylique, 2108: l'h. M. Fielding, 2108 et suiv.; M. Perley, 2108 et suiv.; M. Sproule, 2109; M. Miller, 2109; l'h. M. Templeman, 2109 et suiv.;
Article 162, vins médicaux, 2112 ; l'h. M. Fielding, 2112; l'h. M. Foster, 2112; M. Perley, 2112;
Article 163, vins de toutes sortes, 2113: l'h. M. Fielding, 2113;
Article 165, champagne et tous autres vins mousseux, 2113: l'h. M. Fielding, 2113;
Article 166, acétone et acétate d'amyle, 2113; l'h. M. Fielding, 2113; livres, cartes, etc., 2114: l'h. M. Fielding, 2113:
Article 175, livres ni imprimés ni reproduits en Canada, 2114; l'h. M. Fielding, 2114;
Article 184, journaux, revues, etc., 2114: l'h. M. Fielding, 2114 et suiv.; M. Porter, 2114 et suiv.;
Article 189, tubes et cônes en papier, 2115: l'h. M. Fielding;
Article 191, papier collé sur toile, pour faux-cols, 2115: l'h. M. Fielding, 2115;
Article 192, carton, papier, feutre, etc., 2115: l'h. M. Fielding, 2115; l'hon. M. Foster, 2115 ; l'hon. M. Paterson, 2115 ;
Article 194, cartes à jouer, 2115; l'h. M. Fielding, 2115; M. Ganong, 2115:
Article 195, papier de tenture ou papier peint, 2115: l'h. M. Fielding, 2115;
Article 196, papier à imprimer journaux, et tout papier à imprimer, 2116: l'h. M. Fielding, 2116 et suiv.; M. Perley, 2116 et suiv.; l'h. M. Foster, 2116 et suiv.; M. Sproule, 2117 et suiv.; M. Fowler, 2119; M. Johnston, 2120; l'h. M. Paterson, 2121; M. Chisholm, (Antigonish) 2126; M. Macdonald, 2127 et suiv.;
Article 200, pâte de bois ou de paille, 2128: l'h. M. Fielding, 2128-29 et suiv.; M. Bergeron, 2128 et suiv.; M. Fowler, 2131; M. Loggie, 2132.
Spiritueux: falsifications, loi à ce sujet, (int. W. F. Maclean) 2172 et suiv;
Discussion en comité: 2177 et suiv.

Tarif—*Suite.*
Liqueurs mélangées, 2177: l'h. M. Fielding, 2177 et suiv.; M. W. F. Maclean, 2177 et suiv.; l'h. M. Paterson, 2178; l'h. M. Templeman, 2178 et suiv.;
Article 203, graines, fèves, noix, etc., 2181: l'h. M. Fielding, 2181; M. Henderson, 2181;
Article 207: albumine de sang, d'œufs, et jaunes d'œufs, 2182:
Article 208, acide borique, oxalique, etc., 2182.
Article 209, et 209a, chlorure de potasse, etc., potasse et perlasse, 2182: l'h. M. Fielding, 2182;
Article 212, sulfate d'alumine et gâteaux d'alun, 2182: l'h. M. Fielding, 2182;
Article 216, acide nitrique et acides mélangés, 2182: l'h. M. Fielding, 2182;
Acide nitrique et tous autres acides, n.a.p., 2182: l'h. M. Fielding, 2182 et suiv.;
Article 218, phosphate acide, n.a.p., 2183: l'h. M. Fielding, 2183;
Article 219, éther sulphurique, chloroforme, etc., 2183: l'h. M. Fielding, 2183; M. Daniel, 2183; M. Barr, 2183;
Article 220, toutes préparations médicinales, chimiques et pharmaceutiques, composées de plus d'une substance, y compris remèdes brevetés, et tous autres, 2183: l'h. M. Fielding, 2183; M. Daniel, 2183;
Article 221, opium naturel, 2183: l'h. M. Fielding, 2183;
Article 223, opium préparé pour être fumé, 2183: l'h. M. Fielding, 2183; M. Daniel, 2184;
Article 224, cire paraffine et à cacheter, 2184: l'h. M. Fielding, 2184;
Article 225, cire végétale et minérale, n.a.p., 2184: l'h. M. Fielding, 2184;
Article 226, chandelles, 2184: l'h. M. Fielding, 2184;
Article 227, savon d'huile de baleine, 2184 : l'hon. M. Fielding, 2184 ; M. Martin (Queen), 2184 ;
Article 229, savon commun ou à buanderie, 2184 : l'hon. M. Fielding, 2184, (réservé) 2184 ;
Article 230, savon de castille, 2184 : l'hon. M. Fielding, 2184 ;
Article 232, colle forte et colle de poisson, 2184 : l'hon. M. Fielding, 2184 et suiv.; M. Cockshutt, 2184 ;
Article 239, noir de fumée, de carbone, etc., 2187 : l'hon. M. Fielding, 2187 ;
Article 250, vert de Paris, 2187 : l'hon. M. Fielding, 2187 ; M. Elson, 2187 ;
Article 255, gomme anglaise, dextrine, crème d'encollage, 2187 : l'hon. M. Fielding, 2187 ; M. Hughes (King), 2187 ;
Article 273, huiles à lubrifier, graisse pour essieux, 2188 : l'hon. M. Fielding, 2188 ; M. Blain, 2188 ;
Article 290, ciment, 2188 : l'hon. M. Fielding, 2188 ; M. Cockshutt, 2188 et suiv.;
Article 292, gypse, naturel, (sulphate de chaux) 2189 : l'hon. M. Fielding, 2189 et suiv.; M. Ganong, 2189 et suiv.; M. Martin, (Wellington-nord) 2190 ;
Pierres pour jeu de curling et leurs poignées, 2190 : l'hon. M. Fielding, 2190 ;
Article 306, marbre, granit, dalles, blocs de pavage en pierre, 2190 : l'hon. M. Fielding, 2190 et suiv.; M. Macdonell, 2190 et suiv.; M. Maclean, 2191 et suiv ; M. Sproule, 2192 et suiv.;
Article 307, marbre et granit, n.a.p., etc., 2193 : l'hon. M. Fielding, 2193 et suiv.; M. Macdonell, 2193 ; M. Martin, (Wellington-nord) 2194 ;

Tarif—*Suite.*

Article 309, articles à toiture, 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;

Article 311, crayons d'ardoise et ardoises, 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;

Articles 312, asbeste ou amiante, 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;

Article 313, 314, 316, plombagine, non moulue, moulue, charbons d'éclairage électrique, etc., 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;

Articles 320, 321, 322, 323, glaces, 2194 : l'hon. M. Fielding, 2194 ;

Articles 324, 328, 338, 339, 340, 341, 342, 344, 345, miroirs allemands, montures de lunettes et de lorgnons, plomb, caractères d'imprimerie, métal de Babbitt, étain et bronze, ferblanterie, zinc, 2195 : l'hon. M. Fielding, 2195, et suiv ; M. Ganong, 2195 et suiv.;

Articles 346, 347, 349, zinc, métal jaune, laiton, 2196 : l'hon. M. Fielding, 2196 et suiv.; M. Clements, 2196 et suiv.;

Articles 356, 357, 360, nickel, métal anglais, argent du Névada et d'Allemagne, monnaie d'or et d'argent, monnaie anglaise, canadienne et étrangère, 2197 : l'hon. M. Fielding, 2197 ; M. Sproule, 2198 ;

Articles 361, 362, 364, 367, 375, 388, or, argent, aluminium, poudres de brocart et à bronzer articles en argent sterling, en nickel, dorés ou argentés, débris de diamant ou bart, composition métallique et métal plaqué, pour boîtiers de montres, boîtiers de montres, fer et fonte, barres ou rails de fer et d'acier pour chemins de fer, 2198 : l'hon. M. Fielding, 2198 et suiv.; M. Ganong, 2198;

Articles 388a, 389, 390, 391, 392, barres et rails d'acier déjà employés, éclisses et cousinets de chemins de fer, rails mobiles, ponts ou parties de ponts en fer, colonnes de fer pour constructions, ressorts, essieux, lisoirs, etc., 2199 : l'hon. M. Fielding, 2199 ;

Articles 394, 399, tuyaux de fonte, tubes en fer ou acier forgés, 2200 : l'hon. M. Fielding, 2200 ; M. Clements, 2200 ; M. Sproule, 2200 ;

Fil d'acier fondu au creuset, 2200 : l'hon. M. Fielding, 2200;

Ajustages en fer et en acier, 2201 : l'hon. M. Fielding, 2201 ; M. Elson, 2201 ; M. Henderson, 2201 ; M. Barr, 2201 ; M. Crocket, 2201 ;

Ecrous, rondelles, rivets, boulons en fer, 2201: l'hon. M. Fieding, 2201 ; M. W. Wright, 2201 ;

Articles 427, 438, 444, 456, 459, ustensiles en agate, granit, fer ou acier, locomotives et fourgons moteurs, socs et oreilles ou versoirs de charrues, sabots, etc., moules à lingots, moules à verre en métal, bols d'acier pour écrémeuses, 2202 : l'hon. M. Fielding, 2202; M. R. L. Borden, 2202; M. Sproule, 2202; M. Henderson, 2202 ;

Articles 462, 463, 467, 468, 485, 489, 491, trucks, machines de toutes sortes, fer et acier à construction, machines d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada, pour cordage, tissage, filage et tricotage, et pour fabrication de ficelle, cordage ou toile, préparation de la fibre de lin; capsules en cuivre pour fabrication de batteries électriques, creusets en platine, coussinets d'acier pour fabrication de machines et voitures, 2203 : l'hon. M. Fielding, 2203 ; M. Henderson, 2203 ; M. Sproule, 2203 ;

Articles 492, 495, 496, 498, 506, 508, 509, 510, 511, 513, 515, 517, 518, paille de fer, bouchons de liège, joncs, bambous et rotin, articles en bois, n.a.p., moulures de bois, fibre vulcanisée et fibre durcie, balais, planches à laver, pilons, rouleaux à pâte, cannes à pêche, et autres, manches ou poignées de parapluies et parasols, bières et cercueils, vitrines, stores ou rideaux montés sur rouleaux, billards, 2204-2205 ; l'hon. M. Fielding, 2204-2205 ; l'hon. M. Paterson, 2204 ;

Discussion en comité, 2421 et suiv.:

Article 520, ouate, 2421 : l'hon. M. Fielding, 2421 ;

Article 521, tissus de coton gris, et de lin, non blanchis, 2421: l'hon. M. Fielding, 2421 et suiv.; M. Bergeron, 2422 ; M. Cockshutt, 2422 et suiv.;

Article 522, tissus de coton blanc, et de lin, blanchis, n.a.p., 2423 ; l'hon. M. Fielding, 2423 ;

Article 523, tissus de coton ou de lin, imprimés, teints ou colorés, n.a.p., 2423; l'hon. M. Fielding, 2423 ; M. R. L. Borden, 2423.

Article 524, coutil de coton, gris ou blanc, etc., 2423 : l'hon. M. Fielding, 2423 et suiv.; M. R. L. Borden, 2424 et suiv.; l'hon. M. Foster, 2426 ; M. Bergeron, 2426 et suiv.; M. Cockshutt, 2430 et suiv.; M. Turriff, 2432; M. A. A. Wright, 2433; M. Henderson, 2433; M. Verville, 2435; M. Pringle, 2436 et suiv.;

Article 526, broderies blanches en coton ; valencienne, dentelle, etc., de coton blanc, 2440; l'hon. M. Fielding, 2440; M. Beauparlant, 2440;

Article 527, jeannettes, satines et coutils, 2441: l'hon. M. Fielding, 2441 et suiv.; M. Ames, 2441 et suiv.; M. Blain, 2442; M. R. L. Borden, 2442 et suiv.;

Article 533, chiffons de coton ou de laine ou de fil, 2443: l'hon. M. Fielding, 2443; l'hon. M. Foster, 2443;

Articles 536, 537 et 539, fil de coton ou de lin, pour crochet et tricot, n.a.p.; articles en coton, chanvre ou lin, n.a.p.; fibre du Mexique, de Tampico, fibres végétales, etc., 2443: l'hon. M. Fielding, 2443 et suiv.; M. T. Chisholm, 2443.

Articles 544 et 544a, ficelle d'engerbage ou pour engerbeuses, et articles entrant dans le coût de la fabrication de ladite ficelle, 2444: l'hon. M. Fielding, 2444 et suiv.; M. Cockshutt, 2444;

Article 555, laine, 2445: l'hon. M. Fielding, 2445 et suiv.; M. Clements, 2445 et suiv.; M. M. S. McCarthy, 2445 et suiv.; M. Caldwell, 2447 et suiv.; M. Lalor, 2448 et suiv.; M. W. F. Maclean, 2449 et suiv.; M. Campbell, 2449; M. R. L. Borden, 2449 et suiv.; M. Knowles, 2451 ; M. Henderson, 2454 et suiv.; M. Barr, 2456 et suiv.; M. Elson, 2456 et suiv.; l'hon. M. Foster, 2462 et suiv.; M. Wright (Muskoka), 2463 et suiv.;

Article 572, tapis de Turquie ou autres, et imitations, etc., 2465: l'hon. M. Fielding, 2465 ;

Article 590, navires, dragues, yachts, bateaux, etc., 2465 : l'hon. M. Fielding, 2465 et suiv.; M. Bennett, 2465 et suiv.; M. Macdonell, 2465 et suiv.; l'hon. M. Haggart, 2466; M. Boyce, 2469; M. Blain, 2471; M. W. F. Maclean, 2473 ;

Articles 591 et 592, fourgons à marchandises, voitures, camions, traîneaux, etc., 2474 ; l'hon. M. Fielding, 2474 et suiv.; M. Crawford, 2474; M. W. F. Maclean, 2474 et suiv;

Tarif—*Suite.*

Article 596, matériaux pour ponts et tunnels, 2476: l'hon. M. Fielding, 2476 et suiv.;

Articles 598 et 603, instruments de musique et pièces d'instruments de musique; fourrures, préparées, 2477: l'hon. M. Fielding, 2477 et suiv.; M. Macdonell, 2477 et suiv.;

Article 615, fouets, lanières et mèches 2479; l'hon. M. Fielding, 2479 et suiv.; M. Blain, 2479 et suiv.; M. Wm. Wright, 2481; M. J. T. Schell, (y compris articles 507, placages en bois) 2481 et suiv.;

Article 622, valises et sacs, boîtes à chapeaux, etc., 2482: l'hon. M. Fielding, 2482 et suiv.; M. Ames, 2482 ; M. Taylor, 2482 ; M. Blain, 2483;

Articles 627 et 631, gants et mitaines ; faux-cols et manchettes, 2483; l'hon. M. Fielding, 2483; M. Henderson, 2483; l'hon. M. Haggart, 2484; l'hon. M. Paterson, 2484;

Articles 653, 664 et 682, brosses; glycérine; hameçons et câble de manille, 2484; l'hon. M. Fielding, 2484 et suiv.; M. Blain, 2484; M. Daniel, 2484; M. Henderson, 2485 ;

Effets de colons, 2485: l'hon. M. Fielding, 2485 et suiv.; M. Ames, 2485 et suiv.; M. Barr, 2486;

Article 708, armes et effets militaires appartenant au gouvernement impérial, 2486 : l'hon. M. Fielding, 2486 et suiv.; M. Ames, 2486 et suiv.; M. Lake, 2488; l'hon. M. Paterson, 2489;

Article 711, toutes marchandises non mentionnées dans la présente loi, 2489 ; l'hon. M. Fielding, 2489 et suiv.; M. Henderson, 2490 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 2490 et suiv.;

Annexe "C"—effets prohibés, 2491: l'hon. M. Fielding, 2491;

Articles 1207, 1208 et 1210, animaux atteints de maladie infectieuse; étiquettes commerciales en métal; placards et affiches représentant scènes criminelles ou actes de violence, 2491: l'hon. M. Fielding, 2491;

Etalons et juments d'une valeur inférieure à $50 chacun, 2491: l'hon. M. Fielding, 2491 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 2491; M. Henderson, 2491; M. Lake, 2492;

Articles 307 et 309, quand seront-ils mis à l'étude? (int. Marshall) 2492; (rép. par l'hon. M. Fielding) 2492, (réservés) 2492;

Discussion en comité, 3081: annexe "A", 3082; annexe "B", 3090; annexe "C", 3091, amendements: projet de résolution Laurier, 3081 et suiv.

Discussion en comité, 4276:

Article 39, amidon, 4276: l'hon. M. Fielding, 4276; M. R. L. Borden, 4276; M. Sproule, 4276; l'hon. M. Paterson, 4276;

Article 46a, céréales, grains, farines et gruaux, 4277: l'hon. M. Fielding, 4277 ;

Article 70, graine de lin, par boisseau, 4277: l'hon. M. Fielding, 4277; M. Sproule, 4277;

Article 71, graine de mil et de trèfle, 4277: l'hon. M. Fielding, 4277 et suiv.; M. Cockshutt, 4277; M. Lennox, 4278; l'hon. M. Paterson, 4278;

Article 73, graines de jardin, de champs et autres, par paquets pesant une livre ou moins, 4278: l'hon. M. Fielding, 4278; M. Cockshutt, 4278; l'hon. M. Paterson, 4279; M. Armstrong, 4279 et suiv.;

Articles de fleuristes, 4281: l'hon. M. Fielding, 4281; M. Armstrong, 4281;

Tomates fraîches, par 100 livres, 4281: l'hon. M. Fielding, 4281; l'hon. M. Foster, 4281;

Tarif—*Suite.*

Article 94, dates et figues séchées, par 100 livres, 4281: l'hon. M. Fielding, 4281;

Mûres, groseilles, framboises, fraises, cerises et gadelles, 4281; l'hon. M. Fielding, 4281 et suiv.; l'hon. M. Foster, 4281; M. Sproule, 4282;

Article 135, sucre, 4282: l'hon. M. Fielding, 4282; l'hon. M. Foster, 4282; M. Cockshutt, 4282; l'hon. M. Paterson, 4283; M. R. L. Borden, 4284; M. Bergeron, 4289; M. E. D. Smith, 4290; M. Ames, 4290; M. Taylor, 4300, 4310; M. Bristol, 4309; M. J. D. Reid, 4313;

Article 136, mélasses de 35 à 56 degrés, 4315 ; l'hon. M. Fielding, 4315; M. R. L. Borden, 4315; l'hon. M. Foster, 4315; l'hon. M. Paterson, 4316;

Articles 137 et 137a, mélasse, de plus de 56 degrés, 4316: l'hon. M. Fielding, 4316; M. R. L. Borden, 4316; l'hon. M. Foster, 4316;

Article 139, glucose, sirop de glucose, etc., 4316: l'hon. M. Fielding, 4316; l'hon. M. Foster, 4316; l'hon. M. Paterson, 4316; M. R. L. Borden, 4317; M. J. D. Reid, 4317; M. Cockshutt, 4317;

Article 141, sucre candi et toutes confiseries, 4317: l'hon. M. Fielding, 4317; l'hon. M. Foster, 4317; l'hon. M. Paterson, 4317; M. R. L. Borden, 4318;

Article 170, brochures-indication, contenant tarifs, etc., 4319: l'hon. M. Fielding, 4319; M. Taylor, 4319; M. Porter, 4320;

Article 219a, (additionnel) préparations liquides, sans alcool, pour désinfecter, arroser, etc., 4321: l'hon. M. Fielding, 4321; M. Wm Wright, 4321; M. Northrup, 4321;

Article 244, blanc de plomb broyé dans l'huile, 4322: l'hon. M. Fielding, 4322; M. Blain, 4322 ;

Encollages liquides, etc., 4322 : l'hon. M. Fielding, 4322; l'hon. M. Paterson, 4322; M. Lake, 4322; M. Taylor, 4323;

Article 258, huile de lin cru ou bouilli, par 100 livres, 4323: l'hon. M. Fielding, 4323; M. Kemp, 4323; M. Cockshutt, 4323; l'hon. M. Foster, 4323; l'hon. M. Paterson, 4323; M. Lake, 4324 et suiv.;

Article 281, brique réfractaire non fabriquée au Canada, 4326: l'hon. M. Fielding, 4326; M. R. L. Borden, 4326; M. Miller, 4326;

Article 300, creusets en argile ou plombagine, 4327: l'hon. M. Fielding, 4327; l'hon. M. Paterson, 4327; M. R. L. Borden, 4327;

Article 307, marbre et granit, n.a.p., 4327: l'hon. M. Fielding, 4327; l'hon. M. Paterson, 4327; l'hon. M. Foster, 4327; M. R. L. Borden, 4327; M. Clements, 4328; M. E. D. Smith, 4328;

Article 309, articles à toitures, 4328: l'hon. M. Fielding, 4328; l'hon. M. Foster, 4328; M. Zimmerman, 4328;

Article 316a, (additionnel), verres de lampes incandescentes, et manchons pour gaz, 4329: l'hon. M. Fielding, 4329; M. Cockshutt, 4329;

Article 326, dames-jeannes en verres, bouteilles, flacons, etc., 4329: l'hon. M. Fielding, 4329; M. R. L. Borden, 4330; l'hon. M. Paterson, 4330;

Articles en verre autres qu'en plaques et en feuilles, pour être taillés, etc., 4330: l'hon. M. Fielding, 4330; l'hon. M. Foster, 4330;

Objets d'art en bronze, coulés d'après modèles faits au Canada par sculpteurs résidant dans le pays, 4330; l'hon. M. Fielding, 4330;

Tarif—*Suite.*

Articles 349 et 356, laiton, nickel et argent d'Allemagne, 4331; l'hon. M. Fielding, 4331 et suiv.; M. Porter, 4331 ; l'hon. M. Paterson, 4331; M. Taylor, 4332; l'hon. M. Foster, 4333; M. R. L. Borden, 4334; M. Clements, 4335; M. Cockshutt, 4336; M. German, 4337; M. E. D. Smith, 4341;

Article 355, métal anglais, nickel, alliage de nickel et argent d'Allemagne, etc., 4341: l'hon. M. Fielding, 4341; M. R. L. Borden, 4341; l'hon. M. Paterson, 4341; l'hon. M. Foster, 4342; M. German, 4342; M. Zimmerman, 4343;

Article 374, ferrailles de rebut de fer ou d'acier, forgés, 4344 : l'hon. M. Fielding, 4344;

Article 376, massets de fer ou d'acier, 4344: l'h. M. Fielding, 4344-4345; M. Bergeron, 4345;

Articles 379 et 379a, poutres de fer ou d'acier laminés, ébauches de barres, plaques d'acier, pour ponts, etc., 4345: l'h. M. Fielding, 4345-46; M. Bergeron, 4345-46; M. R. L. Borden, 4345-46; M. Kemp, 4346; M. J. D. Reid, 4346;

Article 386, acier en barres, bandes, etc., 4346: l'h. M. Fielding, 4346; l'h. M. Paterson, 4346;

Articles 387a, 393a, 395, 397, acier en barres ou en feuilles, pour faire des pelles, arbres arrondis et polis en barres, tubes de chaudières à vapeur, tubes en fer ou acier laminés, non unis ou soudés, 4347: l'h. M. Fielding, 4347;

Discussion en comité, 4402:

Article 403a, (nouvel article), fil d'acier, 4402: l'h. M. Fielding, 4402; l'h. M. Paterson, 4402;

Article 399, tubes en fer ou en acier forgés, 4402: l'h. M. Fielding, 4402;

Article 404, fils de fer ou d'acier galvanisés, 4402: l'h. M. Fielding, 4402;

Article 410, chaînes à mailles, mailles et manilles, de fer ou d'acier, 4403: l'h. M. Fielding, 4403; M. R. L. Borden, 4403; M. Clements, 4403; l'h. M. Paterson, 4403;

Article 411, chaînes-hérisson sans fin, à mailles malléables, 4403: l'h. M. Fielding, 4403, 4414, 4496; M. R. L. Borden, 4403; l'h. M. Paterson, 4404; M. Christie, 4404; M. Taylor, 4404; M. Cockshutt, 4406; M. U. Wilson, 4406; M. Wm Wright, 4407; M. Blain, 4408; M. Logan, 4414, proposition d'amendement au projet de résolutions relatif au tarif, 4429 4492; M. A. A. Wright, 4429; M. Kemp, 4433; M. Daniel, 4436, 4437, 4442, 4494; M. Turriff, 4447; M. George Smith, 4450; M. Wm Roche, 4452; M. W. F. Maclean, 4459; M. Miller, 4461; sir Wilfrid Laurier, 4464, proposition d'un sous-amendement à amendement Logan, 4467, adoptée sur division, 4507; M. R. L. Borden, 4467; M. Bickerdike, 4470; l'h. M. Foster, 4471; l'h. M. Paterson, 4478; M. Sproule, 4490; l'h. M. Fielding, 4496; M. Barker, 4500; M. Johnston, 4502; M. Taylor, 4505; M. Bristol, 4506;

Discussion en comité, 4529:

Articles 355 et 356, 4529 : l'h. M. Fielding, 4529;

Article 71a, graines de jardin, de champ, etc., 4529: l'h. M. Fielding, 4529;

Article 411, chaînes-hérisson sans fin, à mailles malléables, 4529: l'h. M. Fielding, 4529; M. Blain, 4529; M. Christie, 4530; l'h. M. Foster, 4530; M. Wm. Wright, 4530; l'h. M. Paterson, 4530; M. Clements, 4531; M. Taylor, 4532; M. Crocket, 4532 ;

Articles 433 et 434, ressorts de lampes, 4533: l'h. M. Fielding, 4533; l'h. M. Foster, 4533; l'h. M. Paterson, 4535; M. Crocket, 4538; M. Lalor, 4539 ; M. Sproule, 4540 ; M. R. L. Borden, 4540; M. Johnston, 4541;

Article 445, faucheuses, moissonneuses, engerbeuses, etc., 4541: l'h. M. Fielding, 4541; l'h. M. Paterson, 4541; M. Sproule, 4541; M. R. L. Borden, 4541; l'h. M. Foster, 4541; M. Lake, 4544; M. Hall, 4545; M. Wm Wright, 4546;

Article 447, moteurs locomobiles avec chaudières, 4546: l'h. M. Fielding, 4546, 4557; l'h. M. Paterson, 4547, 4554; M. Lake, 4547, 4554; M. Wm Wright, 4553; M. W. F. Maclean, 4558;

Article 448, machines à charger le foin, extracteurs de pommse de terres, manège à chevaux, séparateurs, n.a.p., etc., 4558: l'h. M. Fielding, 4558; M.Daniel, 4558; M. Lake, 4558; l'h. M. Paterson, 4559;

Article 451a, urnes en métal pour les poêles, et accessoires en usage dans la fabrication des poêles, 4559: l'h. M. Fielding, 4559;

Article 460, divers articles en métal, 4560: l'h. M. Fielding, 4560;

Article 461, machines en fer ou en acier, d'une classe ou espèce non fabriquée au Canada, 4560: l'h. M. Fielding, 4560, 4561; M. Thompson, 4560; l'h. M. Paterson, 4561;

Article 461a, tubes en acier, en fer, ou en bois, etc., 4560: l'h. M. Fielding, 4560;

Article 79, articles de fleuristes, 4561: l'h. M. Fielding, 4561;

Article 407, fil métallique, 4562: l'h. M. Fielding, 4562; l'h. M. Foster, 4562; l'h. M. Paterson, 4562; M. Taylor, 4562;

Annexe " B ", article 1001, huile, combustible, etc., 4564: l'h. M. Fielding, 4564; M. Taylor, 4564; l'h. M. Paterson, 4565; M. Daniel, 4566; M. Bergeron, 4567;

Machines importées après le 1er juillet 1906, etc., 4567: l'h. M. Fielding, 4567-4568; l'h. M. Foster, 4567; l'h. M. Paterson, 4567; M. R. L. Borden, 4568; M. Broder, 4568;

Moulages en fer malléable, et fonte en gueuse, 4568; l'h. M. Fielding, 4568-4569; l'h. M. Foster, 4568; l'h. M. Paterson, 4569; M. Bergeron, 4569: M. Sproule, 4569; M. Wm Wright, 4570;

Article 1007, acier plat pour ressorts, billes et barres en acier pour essieux, 4571: l'h. M. Fielding, 4571; l'h. M. Paterson, 4571; l'h. M. Foster, 4571; M. Taylor, 4571;

Acier, employé pour fabrication de coutellerie, limes, mèches, marteaux, etc., 4572: l'h. M. Fielding, 4572; M. Crocket, 4572; M. Daniel, 4573; l'h. M. Paterson, 4573;

Article 1010, tissus de laine, de coton, de soie, etc., 4574: l'h. M. Fielding, 4574; l'h. M. Foster, 4574 ;

Article 1013, tissus de soie et de satin brodés, etc., employés pour cercueils ou toilette des défunts: guipures et franges, idem, 4574: l'h. M. Fielding, 4574; l'h. M. Foster, 4574; M. Crocket, 4575; M. Sproule, 4575;

Article 1015, angles de fer ou d'acier laminés, calibre neuf et dix, 4576; l'h. M. Fielding, 4576; l'h. M. Paterson, 4576; l'h. M. Foster, 4576:

Article 1019, houille bitumineuse, 4576: l'h. M. Fielding, 4576; l'h. M. Foster, 4576; M. Boyce, 4576; l'h. M. Paterson, 4577 :

Tarif—*Suite.*
Article 1014, nickel, alliage de nickel et argent de maillechort, 4577: l'h. M. Fielding, 4577; l'h. M. Foster, 4577; l'h. M. Paterson, 4577; M. Sproule, 4577; M. J. T. Schell, 4578;
Annexe " C ", article 1028, jetons de commerce en métal, 4580: l'h. M. Fielding, 4580; l'h. M. Paterson, 4580; M. Sproule, 4580;
Sur la quatrième résolution, 4581 : l'h. M. Fielding, 4581; l'h. M. Foster, 4581; l'h. M. Paterson, 4582.
Discussion en comité, 4694 et suiv.:
Chapitre 49 des Statuts Refondus du Canada, 1906, intitulé " Tarif douanier ", abrogation, 4694: l'h. M. Fielding, 4694; M. R. L. Borden, 4694;
Article 79, 4694: l'h. M. Fielding, 4694;
Articles 433, 433a, 441, 441a, 4694-4695: l'h. M. Fielding, 4694, 4695; l'h. M. Foster, 4695;
Articles 447, 448, 486a, 650a, annexe " B ", article 1020, treillis de fil de fer galvanisé, 4696: l'hon. M. Fielding, 4696 ;
Machines provenant de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, importations, (observ. Foster) débat: l'h. M. Foster, 4697; l'h. M. Fielding, 4697; l'h. M. Paterson, 4698; M. Boyce, 4698; M. Porter, 4701:
Articles 611 et 611a, bottes, bottines, souliers et fausses semelles, n.a.p., 4705 : l'h. M. Fielding, 4705; M. Bergeron, 4705; M. Boyce, 4705; M. Barker, 4710, 4734, 4726; M. R. L. Borden, 4715, 4725; l'h. M. Paterson, 4719, 4737, 4741; M. U. Wilson, 4728; M. Sproule, 4729; M. Wm Roche, 4733; M. Derbyshire, 4737; M. Elson, 4744;
Bill (n° 134) concernant les droits de douane, 1ère l., 5172.
Tatamagouche: quai, (sub.) 6244.
Taxes provinciales: sur voyageurs de commerce et sur compagnies constituées en vertu de chartes fédérales, quel arrangement à ce sujet lors de la conférence avec les premiers ministres des provinces? (int. Foster) 4351.
Télégraphes: réseau du Yukon, recettes et dépenses en 1905, (int. Foster) 739: lignes télégraphiques de l'Etat, recettes, dépenses, etc., (mot. Foster pour doc.) 1519, 3575 ; réseau du Yukon, paiements à Kelley, Douglas et Cie, paiements à eux faits pour fournitures, (int. Foster) 1603; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, (int. McLean) 1865; rétablissement des communications, (int. Lefurgey) 1915 ; service télégraphique en général, (sub.) 7193; documents relatifs aux lignes télégraphiques, (mot. Foster pour doc.) 7454; télégraphie sans fil, stations, construction et entretien, (sub.) 8214.
Télégraphie Marconi: postes, 6049.
Téléphones : compagnies, pouvoir de les exproprier, (int. Maclean) 3281.
Tellier, hon. juge: dépenses de voyage, (int. Beauparlant, 5007, 5015, 6821.
Terres fédérales: destitution d'agents et de sous-agents, (int. Hughes) 240; vente, dans l'Alberta-sud, à la compagnie Robins, (mot. Foster pour doc.) 249, (mot. Borden pour doc.) 249-50; ventes, depuis 1905, à des particuliers autres que des colons de bonne foi, (mot. Borden pour doc.) 250; au nom de qui est inscrit le ¼ n.-e., sec. 2, towns. 25, rang 28, à l'ouest du 2e méridien? (int. Ames) 502; terres dans la Saskatchewan, demandées par R. C. McCraken et M. McCann, (mot. Barr pour doc.) 599, bill (n° 21) modification et refonte des lois y relatives, 1re l., 727; 2e l., 4819, comité, (débat) 4819 et suiv.; 4939 et suiv., 4957 et suiv.; 5020 et suiv., 4957 et suiv., nom du colon établi sur le ¼ sud-est, section 12, township 30, rang 2, à l'ouest du 5e méridien, etc., (mot. Hughes pour doc.) 830-831; terres retirées des réserves d'abreuvoir, qu'en a-t-on fait, terres occupées par colons n'ayant pas rempli conditions, (int. Borden) 1082; inspections et rapports concernant certaines terres de l'Ouest, (mot. Ames pour doc.), 1104; ¼ sud-est, section 2, township 51, rang 2, à l'ouest du 4e méridien, ouvert pour inscriptions de homesteads, (int. Ames) 1176; terres boisées dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise, vendues ou louées, (mot. M. S. McCarthy pour doc.) 1188; terres marécageuses près du lac Manitoba, louées, (int. Schaffner) 1436; terrains voisins du lac Manitoba, affermage, (mot. Schaffner) pour doc.) 1613; terres non encore cédées au Nord-Ouest, dans la section 14, township 24, rang 1, ouest 2e méridien (int. M. S. McCarthy) 1866; ventes depuis 1er janvier 1905, (mot. Lake pour doc.) 2040; concessions B et L, et 176, townships 1 et 7, municipalité de Surrey, C.-A., par qui détenues ? (int. Sproule) 2213; choix des terres dans la vallée de la rivière de la Paix, (int. Borden) 2720, (mot. Borden pour doc.) 3290; arpentages, bill (n° 59), voir " Arpentages," lettre " A "); terrains miniers, houilliers, pouvoirs d'eau, etc., demandés, loués ou concédés depuis 1896, (mot. Boyce pour doc.) 3485; depuis le 1er janvier 1906, (mot. Lake pour doc.) 4185; terres boisées, vendues le 21 novembre 1900, dans le district d'Algoma, (mot. Boyce pour doc.) 3758, 4252, (mot. Armstrong, idem) 4252 ; terres réservées pour abreuvoirs dans le district de Lethbridge, (int. Herron) 4354; terres boisées vendues ou louées après celles mentionnées dans le document de la session, n° 90, déposé le 9 avril 1906, etc., (mot. Ames pour doc.) 4601; bill (n° 114), tendant à autoriser l'échange de certains terrains, 1ère l.,4759; 2e l., comité et 3e l., 5872-5874 ; titres de certains terrains, émission, (int. Lake) 5012; concessions promises aux Doukhobors, (int. Lake) 5952; projet de loi du ministre de l'Intérieur, sur les terres fédérales du Nord-Ouest, l'hon. ministre le fera-t-il adopter au cours de cette session ? (int. Barr) 6038; concessions forestières, nos 824, 1062, etc., (mot. Boyce pour doc. y relatifs) 6186; vente de terres fédérales dans le district d'Algoma, (int. Boyce) 6191; terres fédérales, service extérieur, (sub.) 6430; terres à bois, les 478 milles carrés à M. Bourassa, article du " Sydney Daily Post," (explication de M. Bourassa) 7327; protection, inspection et gestion des réserves forestières, (sub.) 7469.
Territoires ou districts: formation ou changement de limites, (mot. Sifton pour doc.) 249.
Territoires du Nord-Ouest, bill (n° 76) modifiant la loi y relative, 1ère l., 1851; 2e l. et comité, 2559; 3e l., 2560; appointements, dépenses diverses, (sub.) 7476.
Timbres-poste: faits de mauvais papier, (int. Martin) 592.
Toller, Fred.: augmentation d'appointements, (sub.) 7905.

Toronto: sinistre maritime dans le voisinage du port, (int. Macdonell) 8; hôtel des postes, réparations, (int. Macdonell) 232; port, dragage, brise-lames, correspondance à ce sujet, (mot. Macdonell pour doc.) 249; stations de sauvetage, (int. Macdonell) 505; port de Toronto, profondeur de l'eau, (int. Macdonell) 928; douane, sub.) 4158; salle d'exercice, 4162, 4745; magasin militaire, (sub.) 4162; casernes, sub. 4162; hôtel des postes, succursale "F", (sub.) 4166; succursale dans Toronto-centre, (int. Bristol) 5015; port, travaux, (sub.) 7178.

Traduction : française, retards dans les services, (observ. Bergeron) 732-733; nous, domiciles, appointements des traducteurs, et combient payé pour ce service l'an dernier? (mot. Bergeron pour doc.) 2669.

Traité: entre le Canada et le Japon, bill (n° 23) 1ère l., 832; 2e l., 1596, 1601; comité et 3e l., 1601.

Traitement de la nation la plus favorisée: acquis et perdu par le Canada auprès des pays étrangers, etc., (int. Monk) 1161.

Transport : tarif général, (mot. Hughes pour doc.) 521, 750, 768 ; commission des transports, (voir "Commission" lettre "C"; étude d'une voie navigable comme moyen de transport entre la baie Georgienne et Montréal (sub.), 6178, 8041 ; engorgement des transports au Nord-Ouest, (int. McCraney) 6706 ; encombrement des transports dans l'Ouest, frais, (sub.) 7481-7482 ; (int. Foster) 7515.

Travail : bill (n° 32) concernant les heures de travail pour l'exécution des travaux publics, 1re l., 832 ; département du Travail, (sub.), appointements, dépenses casuelles, 3051, impression, papeterie, " Gazette du Travail ", etc., 3694 ; impressions et papeterie, y compris " Gazette du Travail ", application des lois de conciliation et d'arbitrage, etc., (sub.) 6803 ; administration centrale, (sub.) 6806.

Travaux publics : ministère, vacance, (int. Foster) 1852 ; travaux publics dans Compton, Richmond et Wolfe, (int. Worthington) 2665 ; dans les provinces maritimes, (mot. Sinclair pour doc.) 2669 ; ministère, (sub.): traitement du personnel, 2915 ; travaux publics, de 1897 à 1906, (mot. Sproule pour doc.) 2931 ; travaux publics dans l'Ontario, (sub.) 8054.

38e carabiniers : fusiliers du, solde, (int. Cockshutt) 4177.

Trois-Rivières : salle d'exercices militaires, (sub.) 4146 ; port, quais additionnels dans les eaux estuaires, (sub.) 6317.

Tuberculose des animaux : moyens de la combattre ou de la prévenir, (sub.) 8217 ; projet de résol. Fielding à cette fin, 8217 ; bill (n° 178) pour subsides à cette fin, 1re, 2e l., comité et 3e l., 8220.

UNION des femmes missionnaires des baptites unis des provinces maritimes, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1re l., 4250 ; 2e l., 4553 ; remise du droit payé, ($100), (mot. Logan à cette fin), 5672 ; comité et 3e l., 5760.

VACANCES, (M. l'Orateur) 2 : l'hon. M. Lemieux, 531 ; M. l'Orateur, 533 ; vacances de Noël, (mot. Laurier) 1025 ; (observ. et mot. Laurier) 1114-1115 ; vacances, M. l'Orateur, 3073.

Vaisseaux de guerre : sur les Grands Lacs, (int. Borden) 6466, 6565, 7099.

Valeurs coloniales : placement sur le marché anglais, (observ. Borden) 4689.

Vancouver, (île) : chemin sur côté ouest, (int. R. Smith) 498 ; chemin de fer ou route le long des côtes, construction, (mot. R. Smith pour doc.) 600.

Vancouver, (ville) : hôtel des postes, construction, adjudication de l'entreprise, (int. Borden) 925, (mot. Borden pour doc.) 1104, (sub.) 4174.

Vaulvagnus-Beach : ouverture d'un bureau de poste, (int. Smith 1103.

Vaux, major F. L., congé, (int. Boyce) 4178.

Verret, Hector : augmentation d'appointements, (sub.) 7907.

Victoria : port, dragage, enlèvement de roches, (sub.) 7190.

Victoria-Harbour: dragage, coût, etc., (int. A. A. McLean) 3075.

Vieillards: caisses de pension en leur faveur, (projet de résolution Pringle), débat: M. Pringle, 3485; sir Wilfrid Laurier, 3498 ; M. W. F. Maclean, 3500; l'hon. M. Lemieux, 3501 ; M. Verville, 3501 ; M. Porter, 3503; M. Robitaille, 3505; M. Bourassa, 3506.

Voies et moyens : discussion, fixation d'une date, (mot. Laurier) 226 ; (mot. Fielding pour comité) 1135.

Vote obligatoire : voir bill (n° 16), page 633, et sous lettre " E ", *verbo* " Elections ".

WAGNER, Philip, encore à l'emploi de l'Etat, (int. Foster) 237.

Wainwright, R., et ses deux filles: indemnité pour blessures, (sub.) 7091.

Wallace, N.-E.: carrières, amélioration du chemin de fer qui y conduit, (int. A. A. McLean) 2667, (mot. A. A. McLean pour doc.) 2930.

Welburn: service quotidien des dépêches, (int. Hughes) 927.

West-Head (île du cap de Sable): quai, (sub.) 6244.

West-Selkirk: protection des berges, (sub.) 8055.

White, Fred.: commissaire des territoires du Nord-Ouest; traitement, (sub.) 7476.

White, J. B.; gratification à sa veuve, (sub.) 6432.

William's-Head: quarantaine, travaux, (sub.) 7192.

Wilson, Wm: employé au ministère des Douanes, (int. Johnston) 6190.

Wingham: édifice public, (sub.) 8044.

Winnipeg: dépôt d'immigrants, (mot. Borden pour doc.) 1105, (sub.) 4748; hôtel des postes, construction, (mot. Borden pour doc.) 1157, (sub.) 4748; station postale au nord de la voie du chemin de fer canadien du Pacifique, (sub.) 4750.

Wood, H. W.: percepteur de douane à Saint-Jean, N.-B., (int. Monk) 3753.

YACHT "Maisonneuve": usage, (int. Northrup) 3750.

Yarmouth: port, travaux, (sub.) 6245; hôpital de marine, (sub.) 7898.

Yukon. télégraphes, recettes et dépenses en 1905, (int. Foster) 739; fonctionnaires absents du Yukon, (int. Blain) 918, 1100; concessions minières, décision du ministère à ce sujet, (int. Roche) 920; transport des dépêches, plaintes à ce sujet, (int. Blain) 921; l'Indien Tagish Charlie est-il le premier

Yukon, télégraphes—*Suite.*

homme qui ait découvert de l'or au Yukon et le gouvt canadien lui a-t-il donné pour cela une récompense de $5,000 comme le disent les journaux des Etats-Unis? (int. Chisholm) 921; concessions minières à MM. Guggenheimer, de New-York, (int. Monk) 923; commissaire et sous-commissaire de l'or, et employés de leur bureau, qui sont-ils? (int. Roche) 1174; concessions minières, combien, et par qui déterminées ? (int. Roche) 1609; hôtel du Gouvt à Dawson, frais d'entretien, etc., (int. Roche) 1611;

Gouverneur du Yukon (M. McInnes): démission, (int. Taylor) 2367, accusations contre lui, (int. Lennox) 3074;

Frontière du Yukon ,détermination, (observ. Thompson) 3201 et suiv.;

Concessions : révocation, (int. Blain) 3538 ;

Blé récolté au Yukon: (observ. Thompson) 3663 ;

M. J. D. McGregor, inspecteur des licences, (int. Foster) 4350 ;

Yukon, télégraphes—*Suite.*

Concession de terres de la couronne à Whitehorse, (int. Foster) 4350;

Yukon: bill (n° 109) modifiant l'acte y relatif, 1ère l., 4582; 2e l. et comité, 5173; comité, 5845; 3e l., 5871; autonomie administrative, (observ. Thompson), débat, 4665; édifices publics, (sub.) 4753;

Yukon: loi minière, bill (n° 135) ayant pour objet de la modifier, 1ère l., 5179; 2e l. et comité, 5874-5875; 3e l., 5888; amendement du Sénat, 7757-7792;

Subvention accordée au conseil du Yukon : (explications Oliver, y relatives) 6184 ;

Administration du Yukon: traitements et dépenses, (sub.) 6435;

Agissements de l'ex-commissaire Congdon, (mot. Foster pour doc.) 6952 ;

Gouvernement du Yukon, (sub.): 7482; ordonnances, ratification, (observ. Oliver) 7616, 7755; résidence du commissaire, à Dawson, (sub.) 8045; allocations de subsistance aux juges, (sub.) 8195.